15e Année — N° 743

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

14 Décembre 1912

VIE AU GRAND AIR

En Supplément
10 pages
consacrées au
SALON DE
L'AUTOMOBILE

En Supplément
pages
consacrées au
SALON DE
L'AUTOMOBILE

LA LORRAINE-DIÉTRICH D'HÉMERY

La 60 chx Lorraine-Diétrich, pilotée par Hémery, qui a battu à Brooklands, le 27 novembre, les records suivants : 1 heure, 157 kil. 100 ; 2 heures, 305 kil. 345 ; 3 heures, 457 kil. 775 ; 4 heures, 554 kil. 847 ; 5 heures, 680 kil. 552 et 6 heures, 833 kil. 700. (Roues Rudge Whitworth, Pneumatiques Palmer.)

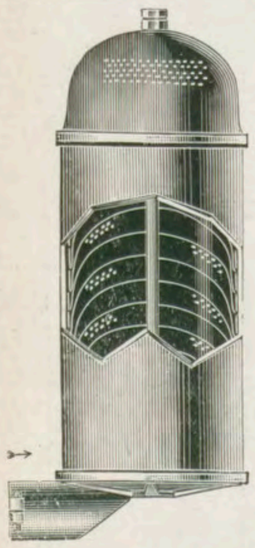
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT CAMPÉADOR ED. PINAUD

Plus de Vols d'Essence ni d'AUTOS

Stop-Cap

Fermeture hermétique à l'entrée et à la sortie du réservoir



Le Silencieux CLAIR

BREVETÉ S. G. D. G.

Les plus hautes récompenses. — Médaille d'or à Londres 1er prix sur 26 appareils concurrents au dernier concours :: international de silencieux organisé par l'A. C. F. ::

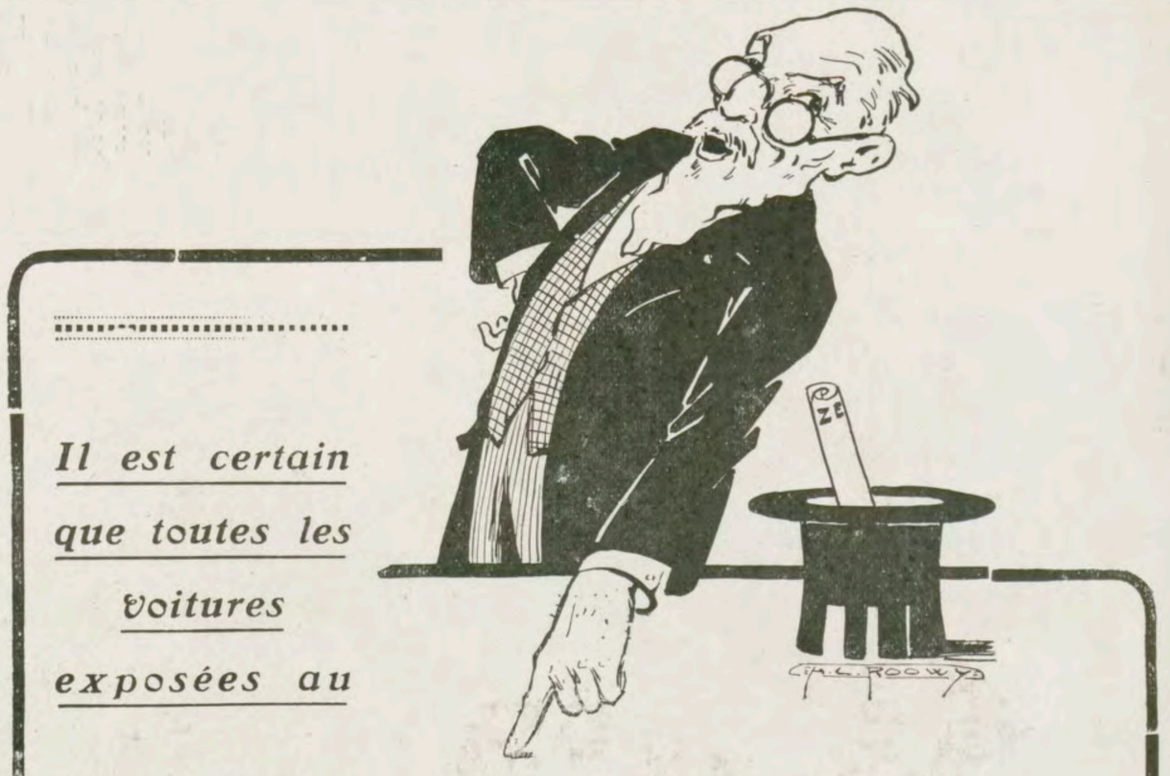
Conserve intacte la puissance entière du moteur, tout :: :: en réalisant le silence absolument effectif :: ::

Pour tous renseignements s adresser à

Georges PLANCQ, seul fabricant

6, rue Descombes, PARIS

Salon de l'Automobile, Salle X, Stand 10, 1er étage, Grande nef



Il est certain que toutes les voitures exposées au

Salon de l'Automobile

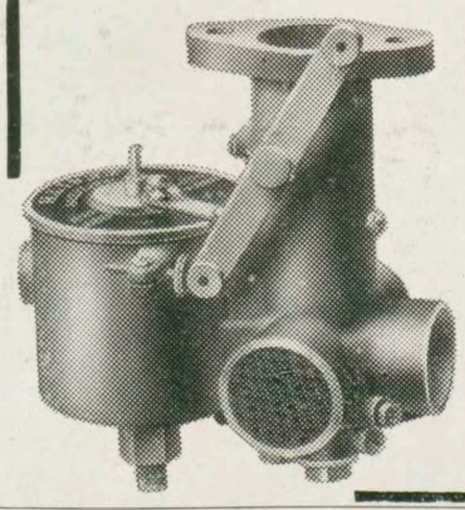
SONT BONNES

NÉANMOINS, celles qui sont munies par leur constructeur d'un

CARBURATEUR ZENITH

sont bien supérieures.

Elles sont d'ailleurs fort nombreuses.



Société du Carburateur ZÉNITH

55, Chemin Feuillat, LYON

Maison à Paris : 2, rue Denis-Poisson

ET A LONDRES, BERLIN, BRUXELLES, NEW-YORK :: :: DETROIT (Mich.) :: ::

BULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.

Téléphone 818-67 (

Adr. télégrap. DUPONTEUIL-PARIS

Succursale à Berck-Plage

re FERMES & CHATEAUX

HUILE AD JUPITER

LA PREMIERE HUILE DU MONDE

LIQUEUR BÉNÉDICTINE

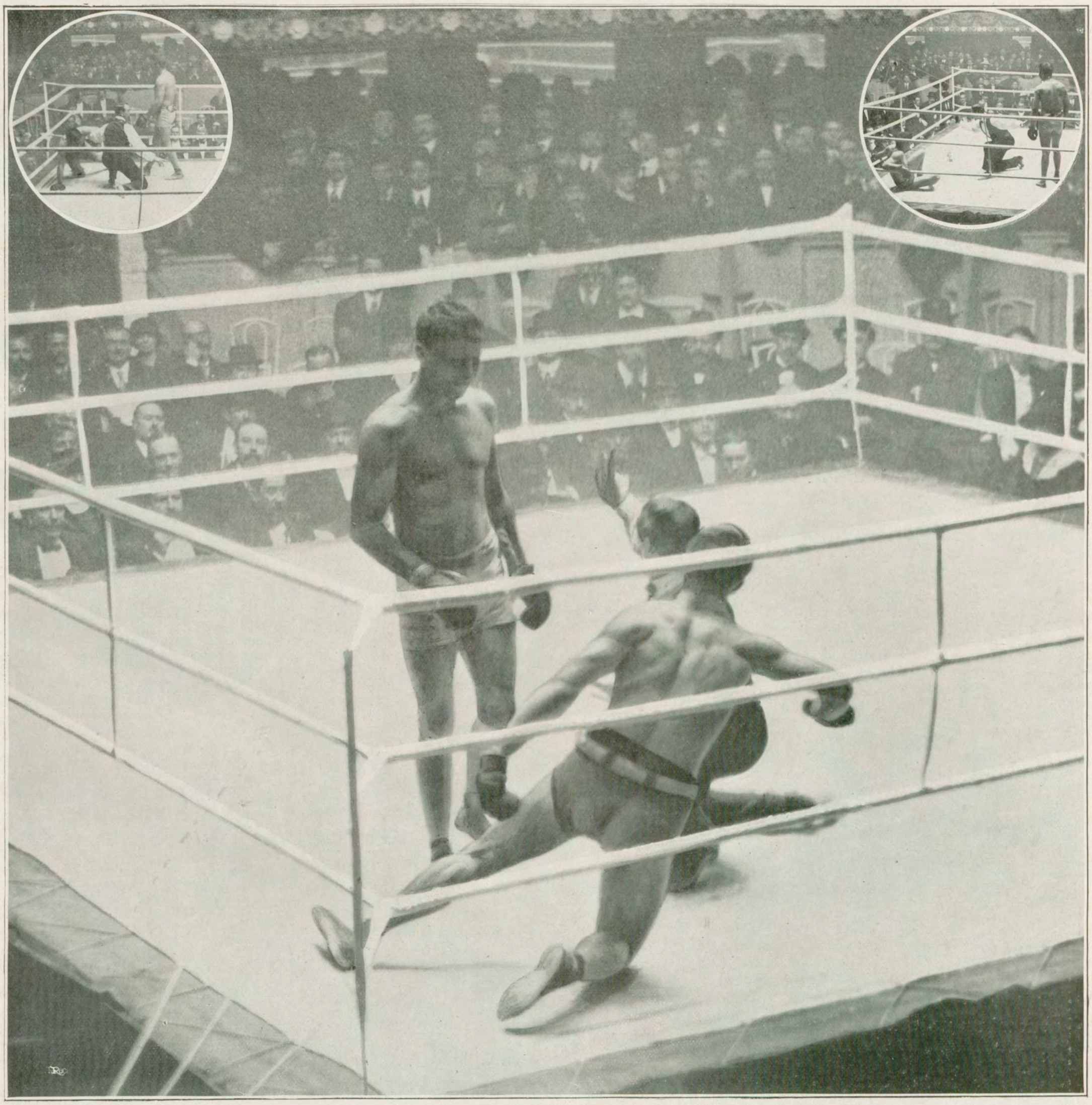
La Vie au Grand Air

N° 743 — 14 Décembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

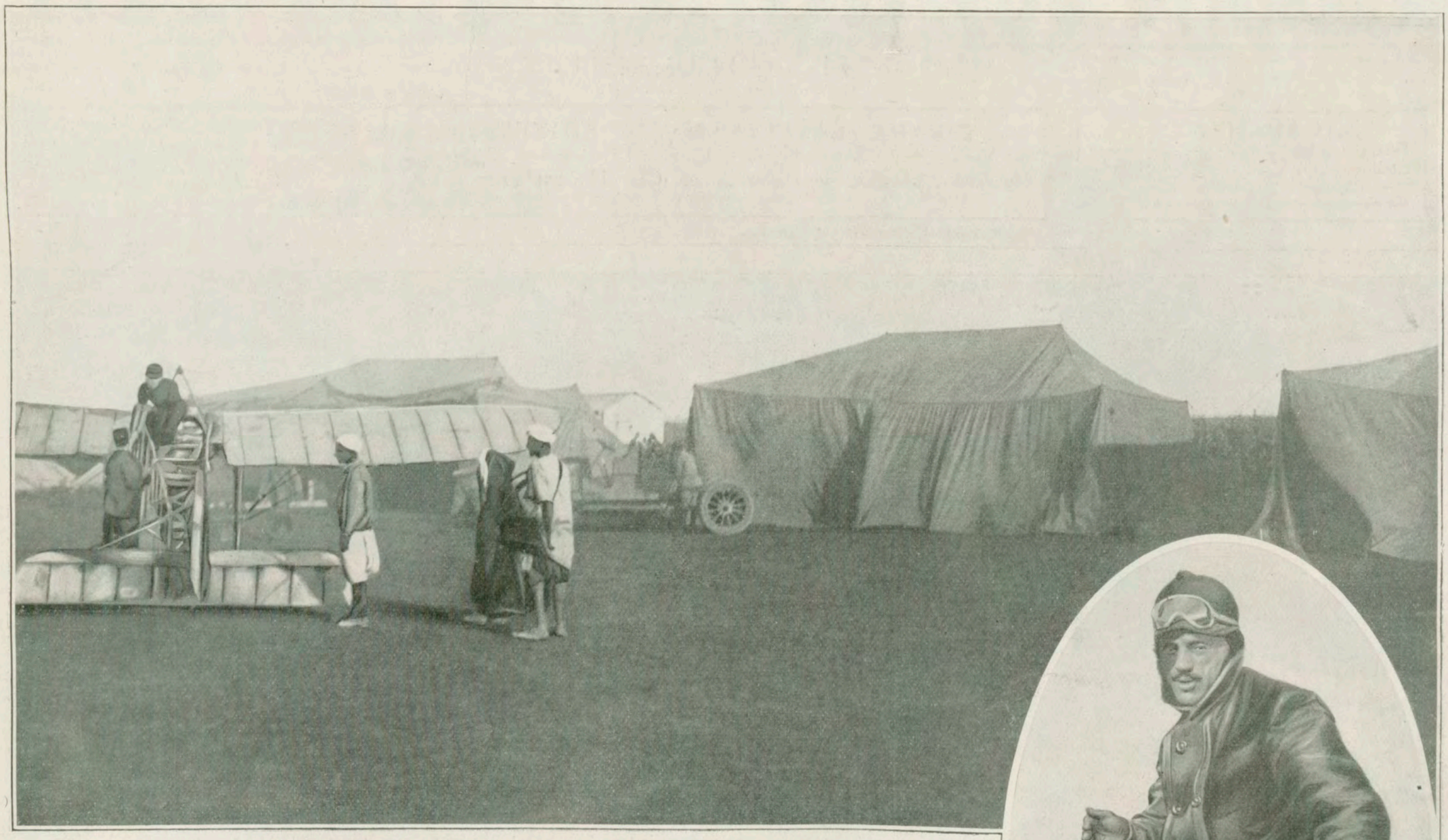


LES PHASES DE L'EFFONDREMENT DE BERNARD (1)

Le jeune boxeur Français, Bernard, qui, après avoir triomphé de brillante façon du nègre Gunther, avait été jugé digne de rencontrer le champion du monde des poids moyens, Billy Papke, pour essayer de venger Marcel Moreau et Georges Carpentier, n'a pas réussi dans sa tentative. Sa belle contenance des premiers rounds ne dura point et il s'effondra à la sixième reprise, absolument à bout, victime de son impétuosité et des attaques répétées de son merveilleux vainqueur.

(1) Voir la double page.

L'AVIATION AU MAROC



LE CHAMP D'AVIATION DE CASABLANCA

Le sous-officier Peretti part de Casablanca pour aller à El-Bouroudj, à 240 kilomètres, où il doit remettre près de la Casbah Ben Hammed, un pli destiné à la colonne Gueydon. (Monoplan Blériot.)

LE DÉPART DU SOUS-OFFICIER PERETTI

Le sous-officier Peretti doit partir prochainement pour les Zaërs où il sera sous les ordres du Général Franchet d'Esperey. Il servira d'éclaireur aux colonnes et s'occupera du transport des courriers. En médaillon le sous-officier aviateur Peretti qui, à en croire ceux qui le voient quotidiennement évoluer au Maroc, est l'un de nos plus habiles, mais aussi de nos plus imprudents pilotes.

DE L'AVANTAGE QU'ONT NOS LECTEURS A S'ABONNER A LA « VIE AU GRAND AIR »

Nous attirons tout spécialement l'attention de nos lecteurs sur l'économie qu'on réalise en s'abonnant à la *Vie au Grand Air*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir régulièrement chez soi, on ne débourse que 24 fr., soit une économie de 5 fr. 50. Le compte est, d'ailleurs, facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 fr. (4 fr.) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

Chaque abonné a droit également à une réduction de prix sur les Petites Annonces (voir dans le *Carnet Multiprimes*, nos bons de réduction sur le montant de chaque insertion) ; à *deux primes gratuites*, à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande ; et, aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

LES VIEUX DE L'AVIETTE

J'en demande pardon à M. Georges d'Esparbès. Mais voici qu'à côté des « Vieux de la Vieille », les Immortels de l'autre, nous avons maintenant les autres, les « Vieux de l'aviette », et, il faut l'avouer, le spectacle est à la fois moins glorieux et moins réjouissant.

On connaît la noble et généreuse pensée qui a présidé à la fondation de ce concours de l'aviette : des esprits enthousiastes et hardis, une maison de cycles offrant un prix sans autre désir que de faciliter un nouveau triomphe de la pensée et de la volonté humaines. Voler, non plus avec un moteur, mais comme les oiseaux, avec le seul secours de ses muscles. Telle fut la poésie.

Voici la prose. Rien, deux fois, quatre fois rien, pas même l'ombre d'une idée, pas même l'amorce d'une voie nouvelle, si courte, si étroite fût-elle ! De pauvres diables qui vont courageusement, simplement, avec cette noblesse d'idée, si fréquente chez nous, sacrifier leurs quatre sous en bambous et en fil d'acier. L'homme et la femme arrivant, tirant la misérable petite machine qui a dû grever le budget le plus intime, le plus élémentaire du ménage. L'homme se met en selle, pédale, sue, tombe ou évite la chute sans arriver à soulever sa roue d'avant, ce que le moindre cycliste expérimenté exécute avec virtuosité. Le public ricane et attend visiblement la bûche. Je n'ai pas le courage de rire, je regrette le temps où j'aurais eu celui de pleurer.

Certes, on peut aller à la bataille, même sans espoir et quand le général Margueritte partit à la mort, en tête de ses cavaliers, il salua par avance la camarde. Mais l'empereur s'écria : « Ah ! les braves gens ! » Cette fois on dit : « Ah ! les pauvres gens ! » Gardons l'idée, elle est belle, modifions-en la réalisation. Posons des principes, inspirons les chercheurs, ou sinon, dans dix ans, ces « roule-toujours » passeront la plus mélancolique et la plus décourageante des revues, celle des Vieux de l'aviette, dans l'avenue de la Grande-Armée, celle qui part de l'Arc de Triomphe et qui finit aux fortifications et à la fête de Neuilly.

AUTOMOBILE

Au Salon de l'Automobile

Conversation avec M. Grincheux

Monsieur Grincheux est venu me voir hier, il sortait du Salon de l'Automobile, le chapeau légèrement en arrière, la face légèrement congestionnée. Il avait l'air considérable et ému, toujours grave, toujours noble, avec une tristesse voilée dans le regard.

« Eh bien ! me dit-il, d'une voix tragique et creuse. Eh bien ! qu'en pensez-vous de ce Salon ? »

J'allais répondre. Mais comme la plupart des gens qui posent une question, M. Grincheux n'attendait pas de moi une réponse, ou plutôt il n'attendait pas d'autre réponse que de lui-même. Le Français aime à se raconter, c'est ce qu'il appelle : échanger des idées avec autrui.

— Moi, dit-il, je pense que l'on se moque un peu de nous.

— On se moque de vous ?

— On se moque de nous. J'ai passé une heure au Salon, j'y fus ébloui par la lumière qui tombait des voûtes, mais franchement, j'attendis en vain la lumière qui devait jaillir pour moi, révélatrice, de ce qu'on me montrait. Ma parole, j'ai cru avoir rajeuni de deux ans, et me trouver encore au dernier Salon, celui de 1910. Rien de nouveau !

— Comment rien de nouveau !

— Rien de nouveau ! Toujours des quatre-cylindres, depuis huit chevaux jusqu'à trente, des six-cylindres pour les voitures puissantes, soupapes commandées, allumage par magnéto, distribution commandée par chaîne ou pignons hélicoïdaux, graissage sous pression, changement de vitesses à deux trains baladeurs, et à quatre vitesses, débrayage par pédales et leviers. Voitures à cardan avec attaque par pignon d'angle ou vis sans fin, mêmes aciers, mêmes magnétos, mêmes radiateurs, mêmes vitesses, même roues détachables, mêmes pneus. Des torpedos pour la route, des limousines sur des conduites intérieures pour la ville. Morbleu ! monsieur, comme disaient nos pères, il me semble avoir déjà vu quelque part tous ces gens-là !

— Monsieur Grincheux, fis-je très doucement. Y a-t-il très longtemps que vous avez renouvelé votre mobilier ?

— Renouvelé mon mobilier ? Ah ça, vous êtes fou ! D'abord, quel rapport ?

— Il n'importe. Répondez.

— Mais il y a des années, mon pauvre ami, que je n'ai pas renouvelé mon mobilier. D'abord, on ne renouvelle pas son mobilier, à mon âge. Croyez-vous que j'ai attendu le jour d'aujourd'hui pour me rendre compte des meubles qu'il me fallait, et que j'ai mis des années à chercher, à trouver, puis à acquérir. J'ai un lit dont j'ai rêvé quinze ans et des tapisseries qui m'ont coûté un quart de siècle de patience. Je suis très bien, là-dedans, à mon aise. Pourquoi voulez-vous que je me défasse de tout cela, que je contracte de nouvelles habitudes qui ne vaudront peut-être pas les anciennes ? Non, je bibelote de temps en temps. J'ai trouvé, hier, à une vente, une bibliothèque dont je rêvais, et qui va juste dans un coin qu'on eût dit fait pour cela. Il y a un mois, ce fut cette vaisselle de Saxe qui se marie si bien avec mes surtouts de table, et si vous pouvez me trouver un cartel Régence, écaille et cuivre, de la dernière période de Boule, vous comblerez mon bonheur.

Le Président de la République inaugure le Salon.

Mais, vous ne comprenez pas cela, vous êtes un sportif, c'est-à-dire, au fond un inquiet, un être ayant soif de mouvement, de changement, Ce qui est difficile, ce n'est pas de changer, c'est d'adapter, c'est d'assortir, c'est de créer un tout. Me voyez-vous ajoutant de l'Empire à mon Louis XV et à mon Louis XVI. Le vrai progrès, c'est de s'agrandir à l'intérieur, et c'est quand on a quelque chose qu'on s'aperçoit qu'il est difficile d'y ajouter, et fol de le changer.

— Monsieur Grincheux, fis-je, plus doucement encore, c'est vous qui êtes un sportif, au mauvais sens du mot, un révolutionnaire et un iconoclaste. Pourquoi voulez-vous que l'industrie automobile qui a, vous me l'avouerez, un mobilier, c'est-à-dire un matériel, des usines, des traditions, des modèles, qui valent un peu plus cher, tout de même, que votre petit Louis XV qui tourne au Louis XVI, un mobilier dont elle se trouve bien puisqu'elle y fait, par an, rien qu'en France, environ 180 à 200 millions d'affaires, pourquoi voulez-vous qu'elle change tout cela ? Pour vous faire plaisir ?

Pourquoi voulez-vous qu'elle fasse table rase de tout ce qu'elle a trouvé et déclaré bon pendant vingt ans et que l'expérience publique de milliers d'individus et de milliers de kilomètres parcourus a consacré comme tel ? Croyez-vous qu'on n'ait pas plus cherché pour trouver la prise directe ou la roue détachable, la commande par chaînes silencieuses sur pignons hélicoïdaux, les soupapes commandées, ou le graissage réglable par l'accélération même du moteur, que vous pour votre tapisserie ?

Il y a là un organisme harmonieux, bien équilibré, un corps vivant, qui a prouvé sa vie. Cela, M. Grincheux, on n'y touchera pas.

Ce qu'on cherche, comme vous le disiez tout à l'heure en parlant de vous-même, c'est le bibelot qui s'adapte, c'est le progrès à l'intérieur d'une formule. C'est, quand on a quelque chose, et l'automobile a réellement quelque chose, vous l'avouerez, qu'on s'aperçoit qu'il est difficile d'y ajouter quelque autre chose, et fol de le changer.

Nous ne sommes pas des fols.

Et cependant, nous aussi, nous cherchons et nous suivons d'année en année notre cartel ou notre bibliothèque. C'est le moteur monobloc, c'est le bloc moteur ; c'est l'appareil automatique de départ ; c'est l'éclairage électrique de la voiture, commandé par le moteur lui-même ; c'est l'adaptation de la vis sans fin aux transmissions pour acheter encore du silence, c'est tel détail de carrosserie, un torpedo plus abrité, sans rien perdre de ses formes fuyantes ; c'est une glace qui se lève et reste en place, c'est un véhicule de 1.200 kilos, faisant l'usage et donnant le confort d'un véhicule d'apparence identique de 1.800 kilos, et ce, avec quelques litres de moins d'essence à vitesse et à distance égales — de l'essence chère comme du bon vin — et économisant des pneumatiques ; c'est une roue qui se visse en 30 secondes au lieu de 3 minutes, succédant à celle qui se vissait en 3 minutes au lieu de 10, succédant elle-même à celle qui ne se vissait point, c'est...

— Assez, me dit M. Grincheux. Comment voulez-vous qu'on voie tout cela en une heure ?

— Allons. Molière l'a déjà dit. Le temps ne fait rien à l'affaire. C'est maintenant peut-être qu'il y a le plus de progrès réels dans l'automobile, des progrès qui ne sont plus de simples essais, mais des réponses victorieuses à des critiques énoncées par la réalité même.

Je vous accorde que c'est maintenant qu'il est le plus difficile de les voir.

Georges Prade.

Poignée de nouvelles.

Sait-on que cette débauche de lumière, qui donne actuellement au Salon de l'Automobile l'aspect d'un palais de féerie, coûte 3.000 francs par heure ?

— L'administration des Finances vient de publier ses statistiques annuelles. Le chiffre des voitures particulières en France a été cette année de 76.771, en augmentation de 12.562 sur l'an passé. Au total, il y a en France 85.000 automobiles, ce qui est coquet. En Allemagne, on en compte 50 000 et en Italie, 15 000.

— La commission du budget vient d'approuver, sur la demande de M Millerand, l'inscription d'un crédit supplémentaire de 410.000 francs, destiné à l'acquisition d'automobiles pour l'armée.

Le spectre solaire

A propos des couleurs des routes.

Monsieur Edmond Chaix, président de la Commission de tourisme de l'Automobile Club de France, a quelquefois d'excellentes idées. Il vient d'avoir une idée originale, et même amusante, je dirai presque humoristique.

Vous savez déjà, qui ne le sait point ? que Michelin a entrepris de numéroter les routes de France, afin de permettre aux touristes de se retrouver facilement. Le numérotage n'est au fond qu'un baptême. Les routes ont des numéros, comme les rues ont des noms, et de même qu'il y a des boulevards, des avenues, des rues, il y a des routes nationales, départementales, des chemins de grande communication et d'intérêt commun N, D, GC. IC. De même que pour aller de la *Vie au Grand Air* au *Journal*, on prend l'avenue des Champs-Elysées, les boulevards de la Madeleine, des Capucines, des Italiens, et la rue Richelieu, de même en France, pour aller d'une ville à l'autre, on suivra sur les bornes, N 23, D 18, GC 47 et IC 19.

M. Chaix a pensé à clarifier un peu tout cela, et il a proposé de donner à chaque grand itinéraire une couleur. On suivrait sa couleur, comme au Trente et Quarante, et l'on arriverait de la sorte par rouge ou noir, (impair et manque) à destination. C'est ainsi, dit-il à l'un de nos confrères, que la route de Paris à l'Allemagne serait bleue. (Qu'est-ce que va dire la Côte d'Azur ?) Paris à la mer serait jaune et...

Cette pensée est poétique, le malheur est que le spectre solaire lui-même n'a que sept couleurs, que redit un vers célèbre, de douze pieds.

Violet, indigo, bleu, vert, jaune, orangé, rouge ou gris, en ajoutant le blanc et le noir et même l'écossais (route d'Ecosse naturellement) ferait tout au plus dix couleurs. Dix couleurs pour 70.000 routes et 500 grands itinéraires, c'est peu.

Car, enfin, c'est très joli de dire : Route d'Allemagne, bleue, mais il y a je ne sais combien de routes d'Allemagne ; il y en a presque autant que de points de départ, et de Paris même, il y a les routes de Liége, de Metz, de Strasbourg, de Bâle.

Il y a la route du Danube (bleue, elle aussi). Va-t-on vouer toute une région au bleu, comme les enfants, une autre au blanc, et alors quel profit d'indications en tirera-t-on ? Et si l'on ne le fait point quelle sera la route bleue d'Allemagne ? Celle de Strasbourg ?

C'est très commode si je vais à Cologne ou à Munich par Bâle.

Je me permettrai en outre de faire respectueusement observer à M. Chaix, et tous les afficheurs le lui diront, qu'à la pluie et au soleil, les couleurs se décomposent, s'effacent ou se modifient. Rien de plus commun que de voir du vert devenir bleu. C'est le malheureux touriste qui deviendra bleu en l'occurrence quand, entre Toulouse et Mont-de-Marsan, cherchant la route verte d'Espagne, il découvrira le bleu de Prusse ou le jaune de la Côte Normande! Pourquoi ne pas employer des notes de musique? Nous arriverions à l'harmonie, et avec plusieurs octaves, on aurait du choix. Mais surtout, délivrez-nous du spectre, fût-il solaire!

G. P.

AÉRONAUTIQUE

Les gaietés de l'Aéronautique (1)

Le Parapluie - Parachute - Entonnoir

La plupart des grands progrès de l'humanité ont été précédés et suivis par une multitude de projets puérils émanant de pauvres gens ignorants, sans la moindre culture, subitement inspirés par le génie de l'invention. La découverte réalisée, ils clament que leurs concepts leur furent dérobés; puis, sans désemparer, se remettent, en vue de perfectionnements, à leur besogne falote. Ils sont encombrants, fâcheux, touchants — dangereux parfois.

Les chroniques antérieures ont suffisamment démontré, par l'étude de quelques types singuliers, que l'idée aérienne hanta, jusqu'à le plus souvent les détraquer tout à fait, un nombre considérable de cerveaux d'équilibre douteux. Or, les célèbres expériences de Santos-Dumont, suivies des essais malheureux et tragiques de Severo et d'Otto de Bradsky, déterminèrent une vive recrudescence de cette sorte d'épidémie.

J'ai reçu, depuis cette époque, trop de visites déplorables, trop de lettres ahurissantes pour qu'il me soit permis de dresser la nomenclature des « piqués » qui me soumirent leurs inventions. Mais je puis fixer le lecteur sur leur mentalité en cueillant, au cœur d'un épais dossier, les idées communiquées le lendemain de la catastrophe du *Pax*, de Severo, par un inventeur de parachute combiné avec un volateur: *le parapluie-parachute-entonnoir*.

Le parachute, on le sait, ne mérita jamais son nom. Les acrobaties vaines des aéronautes forains ont fourni à la nécrologie aéronautique, ses pages les plus tristes. D'ailleurs une descente, même heureuse, à l'aide de cet appareil, ne peut s'effectuer sans de longs et méticuleux apprêts. Pas un aéronaute n'a été sauvé, à l'impromptu, par un parachute. Les chercheurs modernes, qui pensent doter l'aviaton de l'inutile et encombrant engin, font assurément fausse route.

Revenons à mon parachutiste qui prétendait avoir déjà indiqué le moyen de « régler à volonté la vitesse de déflagration d'un explosif quelconque, c'est-à-dire de discipliner la poudre ». Et peut-être, dans son for intérieur, pensait-il l'avoir inventée.

« L'accident de Severo était fatal, m'écrivait-il, puisque le *Pax* ne possédait pas de parachute. Il est vrai que certains conventionnels n'avaient pas de pantalon! »

Quelle était la corrélation, dans son esprit, entre les deux objets? Il passe outre, arrive aux «immortels principes de mécanique »:

— « Le parachute doit être fait de telle sorte qu'il retombe toujours sur ses pattes (*sic*).

— « Le problème de l'aviation n'est soluble que par la suppression du point mort.

— « Dans une machine sans points morts, l'effort d'un faible enfant représente 19.000 chevaux. Elle traversera l'Atlantique à 300 kilomètres à l'heure en utilisant les ouragans et les cyclones, sans autre moteur que la force musculaire.

— « Le cheval, le chemin de fer, l'automobile et la bicyclette sont des instruments de mort, mais l'aviation est le mode de locomotion offrant le plus de sécurité, à condition d'employer mon parachute à moteur. Le moteur, c'est l'homme. Le parachute est rigide, indéformable, à *dose variable*. Le tout ne pèse que 150 kilogrammes, y compris le pilote, emmagasine 19.000 chevaux, n'est pas plus grand qu'un parapluie ordinaire.

« Car j'ai trouvé la suppression du point mort.

« Parce que j'utilise la *colonne d'air intelligente* dont le principe est aussi simple que celui du *chat qui retombe toujours sur ses pattes*.

Il ajoutait:

« Mon secret sur la discipline de la poudre a été vendu à l'étranger, par les personnes à qui je l'avais imprudemment confié: je ne publierai donc le secret du *parapluie-parachute-entonnoir*, utilisant la colonne d'air intelligente, que lorsque j'aurai la certitude qu'il sera connu, le même jour, de l'univers. Il faut que le dernier paysan l'apprenne en même temps que le plus puissant empereur.

« Demandez à un paysan ce que c'est que l'œuf de Christophe Colomb. Il y a bien des chances pour qu'il ne le sache pas. Parce que le professeur, qui a voulu faire le malin, ne le lui a pas enseigné. Et qui donc l'a fait connaître à ce professeur? C'est Christophe Colomb. Et si celui-ci n'avait pas existé, le professeur ne le saurait pas! Le paysan, qui remue du fumier est cent fois plus intelligent que le professeur. Le paysan répond: « Ce n'est pas moi qui ai inventé cette machine. Donc, je ne sais pas comment elle fonctionne. » Le professeur veut faire croire au paysan que c'est lui qui a inventé cette machine. Cela prouve que le paysan est honnête, mais que le professeur, qui fait le malin, est une canaille. C. Q. F. D. »

La lettre, ou plutôt les lettres — j'en reçus pour le moins une dizaine — étaient illustrées de dessins explicatifs. On y voyait le *ballon préjugé*, renfermant la Monarchie, la Noblesse, la Dîme, les Corvées, la Bastille et les Fers, pour punir les sublimes élans de Liberté. Ce *ballon préjugé* brûlait en emportant dans les airs tous les supplices de l'Inquisition!

Au dessous, ainsi que l'hélice et le moteur incendiaire, les pauvres aéronautes, victimes des préjugés, tombent dans le *gurgite vasto!*

« Virgile l'a dit: *Apparent rari nantes in gurgite vasto*, c'est-à-dire: « Entraînement des imbéciles par le *gurgite vasto!* »

Voici maintenant la conclusion:

« Que les savants et ingénieurs fassent amende honorable, et chacun, dans trois mois, possèdera sa machine volante, comme il possède sa bicyclette. L'on pourra aller respirer à 4.000 mètres au-dessus des nuages, monter, descendre, doucement ou rapidement, sans jamais se faire le moindre mal; échapper enfin aux fantaisies du citoyen Pelée, lorsqu'il lui prend la fantaisie de se mettre en rapport avec le feu central; franchir, en moins d'une heure, la distance séparant Paris de San-Francisco. »

Naturellement, le petit appel de rigueur aux capitalistes:

« J'ai soumis mes idées à l'Aéro-Club qui m'a mis à la porte. Ce n'est pas en assassinant les inventeurs que l'on fait marcher le progrès. Publiez ma lettre dans votre estimable journal, que lisent certainement les capitalistes. »

Las! Je ne publiai pas la lettre, ni celles qui suivirent, aussi fus-je gratifié d'une bordée d'injures. Après quoi:

« Vous feriez mieux d'interroger le seul homme capable de vous apprendre pourquoi le chat retombe toujours sur ses pattes, pourquoi l'homme, entravé par son orgueil et la vanité de son infecte personne, ne retombe pas sur ses pattes. Vous êtes coupable d'homicide par imprudence, pour avoir refusé, à vos lecteurs, le moyen de supprimer le danger de mort, par l'application du principe du chat qui retombe toujours sur ses pattes. »

Pour finir, ce dernier et méprisant anathème:

« Les lions de chez Bidel ne comprennent pas la théorie. »

Je fus extrêmement vexé.

François Peyrey

(1) Voir la *Vie au Grand Air* des 27 juillet, 24 et 31 août, 14 et 28 septembre, 19 octobre, 2 novembre.

FOOTBALL-ASSOCIATION

Une heureuse journée

Paris battu de justesse.

Déja, l'an dernier, certaines parties de l'équipe de France, du Comité Français Interfédéral, nous donnèrent l'impression que le football association était chez nous en grand progrès.

Cette impression a été décisive, dimanche dernier, lors du très beau match que Paris a joué contre le onze de Londres, team très puissant, très scientifique, et qui réunissait, selon la formule anglaise, professionnels et amateurs. Nous avons été battus par deux buts à zéro. Ce seul résultat, par ces chiffres, serait déjà très éloquent. Ce qui l'est plus encore, c'est la tenue qu'a eue notre équipe sur le terrain, jouant vite, de façon homogène et précise, et manifestant, dans la défense notamment, des qualités qui étonnèrent l'arbitre et les joueurs anglais.

On sait l'importance que prend dans une équipe d'association, le rôle des demis. Ce fut toujours ce qui pécha le plus jusqu'ici, en France. Or, ce fut notre côté le plus fort dimanche dernier. Lhermitte fut une éclatante révélation, Vascout et Barreau furent également de tout premier ordre, et pour servir les avants, et pour protéger et aider leurs arrières. Et, comme ces derniers furent également très sûrs, Massip, notamment, car Letailleur a le grave défaut de ne pouvoir shooter du pied gauche; comme enfin, le merveilleux Chayriguès fut, dans les buts, égal à lui-même, c'est-à-dire digne de jouer à ce poste d'honneur dans une grande équipe anglaise, il nous faut par conséquent conclure que le point faible fut dans l'attaque; Maës, en outre, est inégal, mais c'est un tel danger pour l'adversaire lorsqu'il est près de ses buts — Maës est quelque chose comme le Failliot de l'association — que sa place continue néanmoins à s'imposer au centre. Vialmonteil, comme inter-gauche, c'est ce que nous avons de meilleur. Mais en ce qui concerne l'inter-droite et les deux-ailes, c'est beaucoup moins bon.

Or, l'U. S. F. S. A., qui n'a pas un demi digne de figurer dans la meilleure équipe que la France puisse former, a, au contraire, ce qui manque à la Ligue ou au C. F. I, comme avants: les nordistes Bacrot à l'aile gauche, Voyeux, à l'aile droite, et comme inter-droite, le Parisien Bard ou le Lillois Eloy, voilà ce qui rendrait l'équipe de France formidable. Mais pour cela, il faut l'entente immédiate entre les diverses fédérations. J'estime que devant une telle considération, tout doit s'aplanir. C'est l'avis des joueurs. Mais sera-ce aussi celui des dirigeants?

Géo Lefèvre.

Poignée de nouvelles.

Les membres du bureau du Stade Bordelais ont été suspendus par l'U.S.F.S.A., à la suite de racolages qui auraient été tentés par l'entraîneur de ce club, le Gallois Priest.

ESCRIME

Le challenge Nardus

La Salle Baudry le gagne.

Leo Nardus (*ego nominor leo*) n'est pas gentilhomme latin, comme le pourrait faire croire son nom... mais hollandais... et l'on dit que la reine est sa cousine!... C'est, en tout cas, un sportsman convaincu et un mécène à toute épreuve... à toutes épreuves, devrait-on dire, puisque son inlassable générosité dota, par-ci, par-là, l'escrime, de quelques fort beaux challenges et de prix conséquents...

Nous lui devons, entre autres objets, cette curieuse petite frégate d'argent que la *Société des Armes de combat* faisait disputer en matches par équipes la semaine passée...

Sept salles d'armes avaient fait représenter leurs couleurs dans cette épreuve... et c'est, pour cette époque de l'année, où l'entraînement commence seulement, un véritable record, qui fait bien augurer de ce que sera la prochaine saison!...

LE BARON DE EYNDE
qui a remporté le prix Carrichon

J'eus l'honneur de défendre le brassard rouge de notre cher maître Baudry et, grâce à mes deux autres équipiers, le lieutenant Touny et Van Praag, qui accomplirent des prouesses, la victoire voulut bien nous sourire (Souris-moi, victoire!... valse lente...)

A une seule touche se suivaient la Salle Jeanty, les Mignot et le Cercle Hoche, puis les Laurent, Boulège et Sabourin, c'est dire si la lutte fut chaude et longtemps indécise!

Le trio, remarquablement homogène de l'équipe Jeanty: Bourgoin, Duchesne et Piétri accomplirent, en se classant seconds et excellents seconds, une remarquable performance. Voilà de jeunes éléments avec lesquels il va falloir désormais compter. Nous espérons bien, chez Baudry, garder longtemps encore le joli petit bateau de Léo Nardus.

Joe Bridge.

Poignée de nouvelles.

Le Cercle Hoche va faire construire une grande piscine de 40 mètres, sur le modèle de celle de l'A. C. F.

—Le 15 de ce mois se disputera à Londres, un match franco-anglais entre le Sword-Club et une équipe parisienne dont feront partie Bernard Gravier, Maginot, Joe Bridge, Massard ou Gaudin.

LE RUGBY DU 1ER DÉCEMBRE

STADE BORDELAIS CONTRE SPORTING-CLUB UNIVERSITAIRE
Le Stade Bordelais rencontrait à Colombes l'équipe du Sporting. La victoire revint aux Universitaires par 11 points à 3.

DANS LES BUTS DE BORDEAUX
On peut dire que le Sporting s'assura l'avantage, grâce à ses avants qui jouèrent très groupés et firent preuve de beaucoup d'allant.

ROSSLYN PARK BAT LE STADE FRANÇAIS
Les deux équipes étaient sensiblement de même force. Les Anglais triomphèrent par 14 à 11.

LE STADE ATTAQUE
Les trois-quarts du Stade furent très bons, principalement Dedet et Piron.

LE NORD BAT LE SUD
Disputée à Nantes, la partie se termina par la victoire du Nord par 9 points à 3. Cette victoire était prévue.

LE STADE TOULOUSAIN BAT LYON
A Lyon, le Stade Toulousain a triomphé du Football-Club de Lyon, par 12 points à 3. A droite, une touche ; à gauche, Lyon essaye sans succès de transformer.

PRÈS DE LA TOUCHE
L'équipe du Sud, composée de joueurs que l'on essayait, fit preuve de grandes qualités. Au centre, en médaillon, une mêlée.

AÉRONAUTIQUE

Français et Allemands

A quoi tient la supériorité de nos pilotes sur ceux d'Outre-Rhin.

[Chaque mois, à cette place, nous consacrerons une longue étude aux divers sports. Nous confierons la rédaction de cette page à des compétences qui discuteront les questions les plus intéressantes dans un cadre plus large que celui d'un simple article. Nous commençons par ce travail de Marc Gouvieux, collaborateur que connaissent déjà nos lecteurs, et dont le pseudonyme cache une personnalité marquante de la cinquième arme.

Au moment même où la guerre des Balkans a amené, pour la question de l'artillerie, la pénible constatation pour les Allemands de la supériorité incontestable des canons français, des méthodes tactiques françaises, il est intéressant de se demander si, en présence des efforts énergiques de nos voisins en aéronautique, la race germanique est aussi apte que la race française à l'aviation ?

Si nous jetons un coup d'œil en arrière sur la progression de l'aviation dans chacun des grands états européens, pendant ces trois dernières années, nous constatons, tant comme aviateurs civils que militaires, tant comme avions que comme moteurs, que la France marche en tête et montre la voie aux autres nations. Mais il est intéressant de constater par les statistiques qui nous viennent des différentes sections aéronautiques étrangères, que les Italiens, les Anglais, les Américains, les Russes, dépassent, comme nombre d'aviateurs et comme rendement sportif, les Allemands.

Tandis que nous comptons en France, en 1912, plus de 1.200 pilotes, dont plus de 300 pilotes militaires, nous voyons ce nombre baisser en Allemagne à 250 pilotes, dont 80 officiers à peine.

Pourquoi un semblable écart entre les deux grandes nations militaires, aussi désireuses l'une que l'autre de s'assurer la suprématie aérienne ?

Pourquoi une telle disproportion lorsque argent, énergie, encouragements officiels, souscriptions, efforts sont aussi nombreux en deçà du Rhin qu'au delà ?

Et cependant, les chiffres sont là, éloquents dans leur sécheresse : 1.200 pilotes français contre 250 pilotes allemands.

Quelles sont donc les raisons de ce manque de pilotes dans l'aviation allemande, de cette sorte de désaffection de la race germanique pour l'aéroplane ?

Les raisons sont nombreuses : raisons morales et matérielles. Mais certainement la primordiale est une raison d'ordre physiologique et qui peut se résumer ainsi :

La race germanique n'a pas les mêmes aptitudes sportives que la race française pour l'aviation. En voici le pourquoi :

Si nous examinons les aptitudes de la race française au point de vue sportif général, nous sommes frappés de voir que par *nature* elle est extrêmement bien douée (nous insistons sur le mot par *nature* en laissant de côté le mot par *entraînement*). Mais en poussant notre examen, nous constatons que le Français est surtout doué pour le sport *individuel*.

Passons-le rapidement en revue : que ce soit en équitation, équitation de manège ou de courses, que ce soit en escrime, bicyclette, automobile, tennis, boxe, le Français offre le spectacle d'aptitudes merveilleuses ; parce que les sports individuels permettent de mettre en valeur les qualités mêmes du génie français : adresse, courage, initiative, harmonie de l'effort et surtout instantanéité complète entre la volonté qui dirige et le bras ou le pied qui agissent. Toutes qualités que nous pouvons résumer par la formule :

Les réflexes du Français sont de premier ordre.

Au contraire, dans les autres sports collectifs qui exigent de la cohésion, de la méthode dans le groupement des efforts, de la discipline enfin, beaucoup de discipline, plus qu'une grande initiative, nous constatons que le Français, si bien doué individuellement, est quelquefois inférieur, au moins égal aux autres peuples, et a besoin d'un travail continu pour arriver à se maintenir au niveau.

Exemple : le football.

Examinons les réflexes allemands.

L'enquête sur l'aptitude de la race germanique au point de vue du *sport individuel* nécessitant à un haut degré : initiative, décision, souplesse, ne lui est pas très favorable. Dans tous les sports individuels déjà énumérés, les Allemands semblent venir bien après les Français, les Anglais, les Italiens. Au contraire, dans les sports ou exercices collectifs où dominent la discipline et la méthode, le génie de la race allemande semble reprendre l'avantage.

Or, si nous revenons à la question aéronautique, qui est le point sur lequel notre enquête d'aujourd'hui porte, nous trouvons une séparation très nette et classification entre le dirigeable et l'aéroplane.

L'aviation : sport individuel.

La navigation aérienne : sport collectif.

On ne peut en effet nier que l'aviation soit le prototype du sport individuel : vitesses formidables dépassant celles de l'automobile, parades et ripostes aux coups de vent comme en escrime, doigté de l'aviateur comme en équitation, décision comme dans les courses d'autos ou d'obstacles. Et si nous songeons en plus à tout ce qu'il faut de courage et de hardiesse à l'aviateur perdu entre ciel et terre, ballotté dans la tempête, de précision et de présence d'esprit dans l'instant délicat et fugitif de l'atterrissage, de force morale et de compréhension de l'appareil au moment des « coups de chahut » dans les remous ou les trous d'air, on comprendra facilement que l'aviation est bien l'exaltation même des qualités, des aptitudes qui caractérisent la race française.

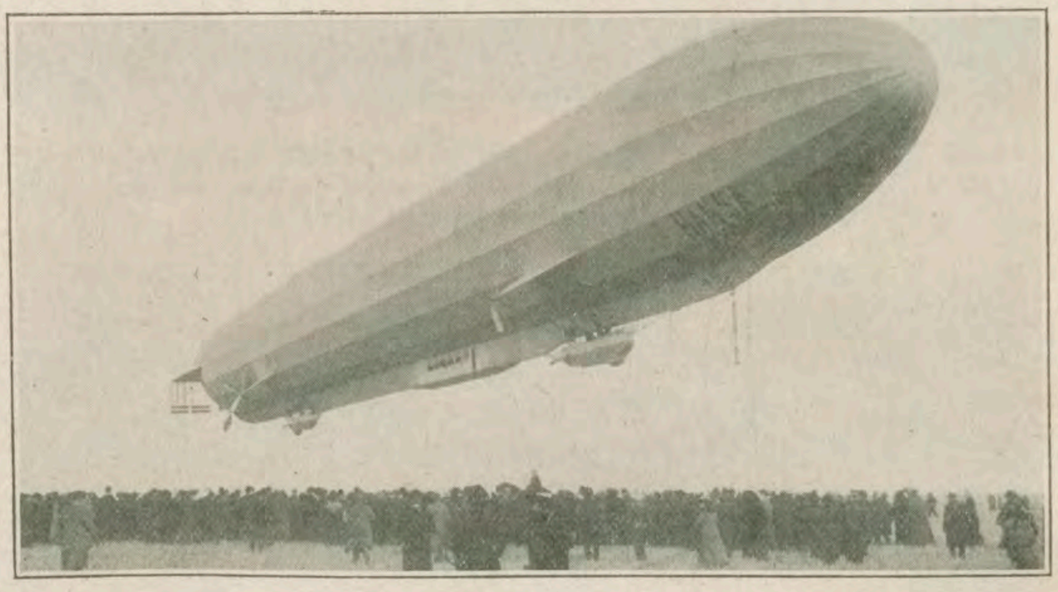
Dans le dirigeable, au contraire, la discipline plus que l'initiative, la méthode et le sang-froid sont les qualités nécessaires. D'ailleurs, les chefs de bord, pilotes de dirigeables, sont généralement deux ; ils se relaient. De plus, toutes les commandes n'aboutissent pas uniquement dans leurs mains : ils ont un équipage dressé et attentif qui exécute leurs ordres. L'instantanéité, entre la volonté et la main, n'est plus la règle nécessaire, comme en aviation. C'est une collectivité qui agit et dont la discipline doit être la qualité maîtresse, avant la décision ou l'initiative. Et la discipline, c'est la marque du génie allemand, c'est le secret de sa force.

En dehors de ces raisons, une autre cause permet de comprendre l'engouement, l'enthousiasme de la race allemande pour le dirigeable et la sorte de désaffection dans laquelle elle semble tenir l'aviation.

C'est, qu'en matière de dirigeable, on peut presque indéfiniment augmenter les proportions, faire du « kolossal », tandis qu'en aviation, sport éminemment individuel et harmonieux, l'aéroplane ne se prête pas au développement exagéré des formes. On peut d'ores et déjà affirmer que la conception légère, souple, harmonieuse du monoplan est bien la marque du génie français et que dès que les Allemands ont voulu même nous copier, ils sont tombés dans leur fameux « doppel taube » ou « doppel decker » qui, en dehors de qualités aviatiques restreintes, n'ont même pas celles de l'esthétique.

En dirigeable, au contraire, où le constructeur n'est pas limité par les considérations de poids du moteur, d'envergure des ailes, l'amour du « kolossal » peut se donner un libre cours, à la grande joie de la race allemande.

Et elle n'y manque point, sans parler de l'escadrille des Z rigides, de plus de 18.000 m. c., sortis du cerveau du comte Zeppelin, il suffit de voir la fièvre patriotique et sportive qui agite, ces jours-ci, le peuple allemand, devant les prouesses du *Victoria-Louise*, pour avoir une idée exacte des affinités de cette race pour le dirigeable et le colossal.



LE HANSA

Le fameux dirigeable allemand *Hansa* dont les récents exploits ont prouvé les qualités.

UN MONSTRE AÉRIEN ALLEMAND

C'est, en effet, un monstre de 20.000 mètres cubes, dans lequel tous les aménagements d'un navire aérien, ont été prévus, cabines, salle à manger, etc. (sauf un compartiment de fumeurs !) Un monstre qui coûte des millions, qui sera peut-être comme le *M. III*, de Tegel, et ses voisins de hangars, le *M.* et le *M. II*, la proie des flammes ou victime d'un accident stupide de manœuvre au sol !

Mais qu'importe à la nation allemande, elle veut du colossal : elle dépensera, sans se lasser, des millions pour la suprématie aérienne, en construisant des croiseurs encore plus grands, encore plus gros, flattant, par leurs dimensions, les goûts même du génie germanique.

Le contre-coup de ce manque d'aptitudes se fait sentir, tant dans les statistiques des pilotes civils que des pilotes militaires. Et les constructeurs eux-mêmes, loin d'encourager la jeunesse allemande vers l'aviation, exploitent le manque d'enthousiasme du public, en payant dérisoirement les pilotes.

Comme le faisait remarquer judicieusement la *Revue Aérienne*, dans ses lettres de Berlin, les maisons offrent, aux jeunes pilotes, des salaires de 100 francs par mois et 20 0/0 sur les prix gagnés. Quelle différence avec les mensualités versées par les maisons françaises à leurs pilotes et au gain fait par ceux-ci dans les courses.

Et, cependant, le monde officiel allemand fait tous ses efforts pour vaincre cette apathie du public pour l'aviation. Les encouragements se multiplient, les meetings, les prix abondent : circuit de l'Allemagne du Nord, circuit de l'Allemagne du Sud, épreuves autour de Berlin, concours d'hydros, de moteurs, etc... On sent que la volonté ardente de l'Empereur voudrait donner à son peuple le même souffle que celui qui anime le public français.

Et ce sont les télégrammes qui renseignent l'Empereur sur les positions respectives des pilotes en cours de route, même quand c'est un Français, comme dans le raid Paris-Berlin. Ce sont les félicitations officielles qui ne manquent pas d'arriver à toute prouesse aviatique. Mais l'appel n'est pas toujours entendu : le public reste froid et il ne s'anime, et il ne vibre que lorsqu'il entend parler des prouesses des Zeppelin, quand une chevauchée triomphale des gros « dreadnougth aériens » se déclanche par les villes d'Allemagne, du lac de Constance à Berlin, de Berlin à la mer du Nord et à la Baltique. Parlez au public allemand de la vitesse du *Victoria-Louise*, du nombre de personnes emportées à bord, parlez-lui du *Hansa*, de ses performances sur l'Elbe, se posant sur l'eau et repartant, parlez-lui du *Z. L. I.*, tenant l'air pendant 31 heures, il vous écoutera. A la lecture des performances des dirigeables, l'âme allemande s'exalte ; elle sent toutes ses aptitudes, tous ses goûts, aller vers le grand croiseur aérien, et rien ne l'attire vers l'oiseau minuscule, souple et harmonieux qu'est l'avion.

Nous ne voudrions pas terminer cette étude rapide, en laissant un doute dans l'esprit du lecteur. Nous avons parlé d'énergie, de décision, de sang-froid. Nous n'avons jamais prononcé le mot courage. Il serait moins que courtois de croire que le manque d'aptitude de la race germanique viendrait d'un cœur moins bien trempé.

Les morts journalières des pilotes allemands, les accidents qui frappent les aviateurs d'Outre-Rhin, prouvent mieux que toutes les paroles, que si la race germanique semble, en aviation, n'avoir pas les mêmes aptitudes que la race française, elle a du moins pour elle un même point commun : celui du cœur bien placé et de l'héroïsme.

Mais souhaitons égoïstement que, longtemps encore, l'aviation continue à être un sport hardi, délicat et dangereux, pour que les qualités bien françaises de notre race y dominent et que, malgré les efforts des gouvernants et les millions qu'on affecte à l'achat des avions, les aviateurs allemands ne progressent pas plus en nombre qu'en aptitudes professionnelles.

MARC GOUVIEUX.

Poignée de nouvelles.

Le dirigeable français, *Dupuy-de-Lôme*, s'est rendu, le 4 décembre, de la Motte-Breuil à Maubeuge, en 1 h. 50 m.

— Les usines allemandes Zeppelin construisent un nouvel aéronef de 26.000 mètres cubes destiné à la marine ; la plate-forme supérieure sera armée de deux mitrailleuses.

— Le lieutenant Lucca avec, comme passager, le capitaine Clavenad, a effectué une longue reconnaissance, en aéroplane, autour des forts de la place de Verdun.

— A Sakalovo, le capitaine Popof a essayé un petit aéroplane militaire pour les reconnaissances de faible rayon. Un moteur de motocyclette de 5 chevaux a suffi pour les vols de mise au point.

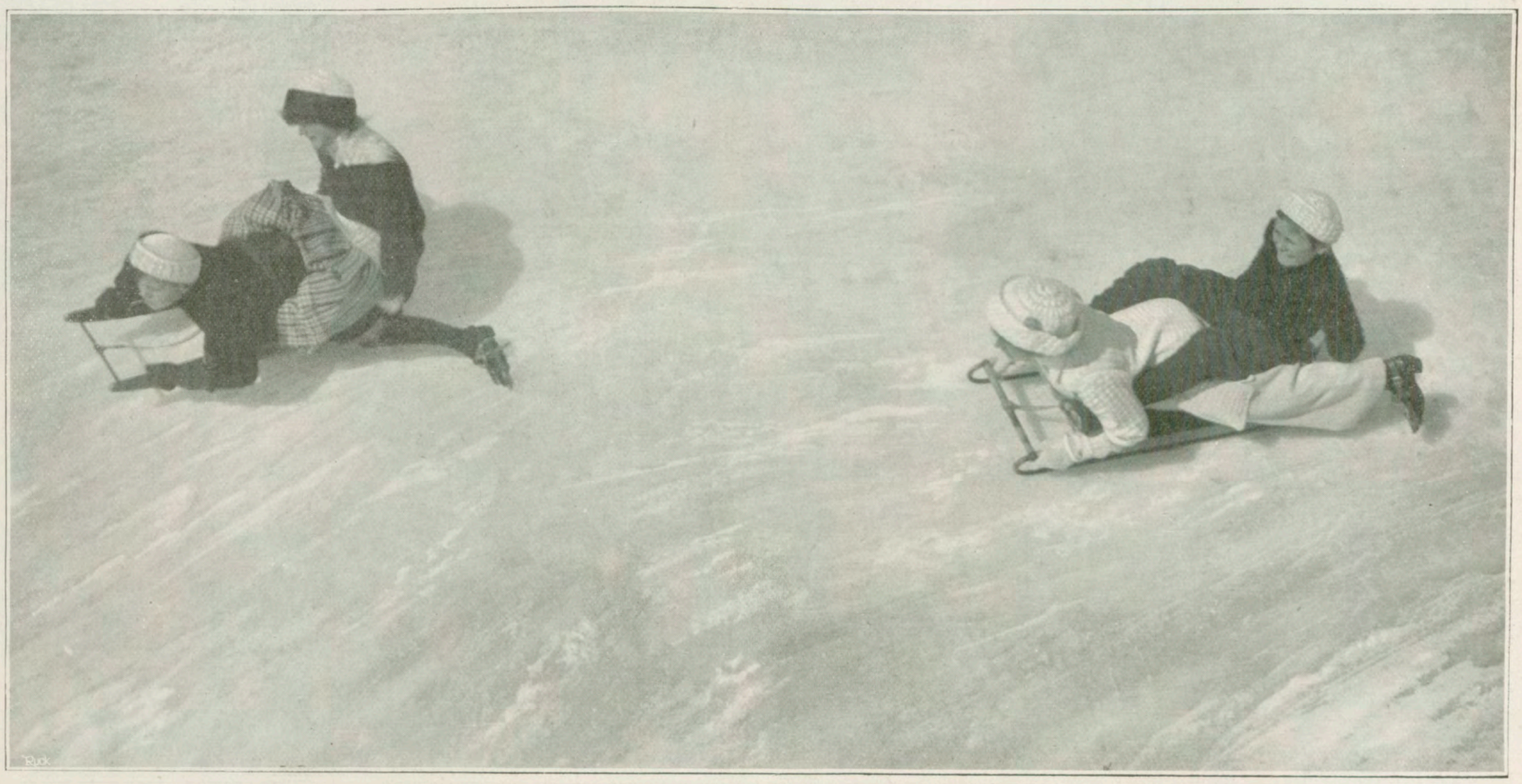
— A la guerre Balkanique, un aviateur militaire, le docteur Constantin, aurait été blessé par les Turcs, lors d'une reconnaissance au-dessus de Tchataldja. Il aurait eu la force de revenir atterrir au camp bulgare et serait mort aussitôt après.

— M. Jacques Schneider vient de créer une Coupe d'une valeur de 25.000 fr. reservée aux hydro-aéroplanes. Il donnera trois primes annuelles de 25.000 fr. chacune, pendant trois ans. C'est l'Aéro-Club de France, qui sera chargé de l'organisation de la première épreuve.

LES SPORTS D'HIVER

UNE PROUESSE EN SKIS

Cette photographie faite à Wengen, en Suisse, représente le plus difficile exploit qui puisse être accompli en skis. Il s'agit du double telemark. Les deux skieurs, que nous montrons en train de réussir cette figure très compliquée, sont les seuls qui l'aient jusqu'ici faite en couple.

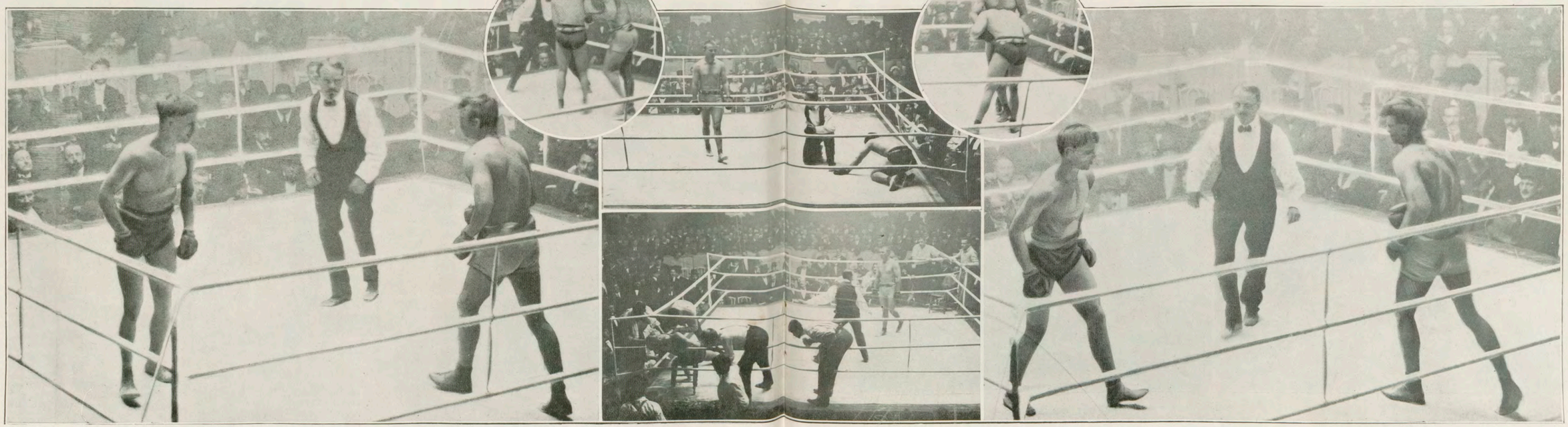


LE TOBOGGAN A DEUX

Le toboggan constitue un sport des plus agréables sur les longues descentes de neige. Notre photographie montre l'un des curieux procédés employés par des sportswomen pour emmener un passager avec elles. Quoique cette position ne soit pas très fréquente, elle est cependant la plus pratique et la plus prudente pour le voyageur supplémentaire.

LE BOXEUR BERNARD N'A PU RÉSISTER A BILLY PAPKE

LA VIE AU GRAND AIR



LA PREMIÈRE REPRISE

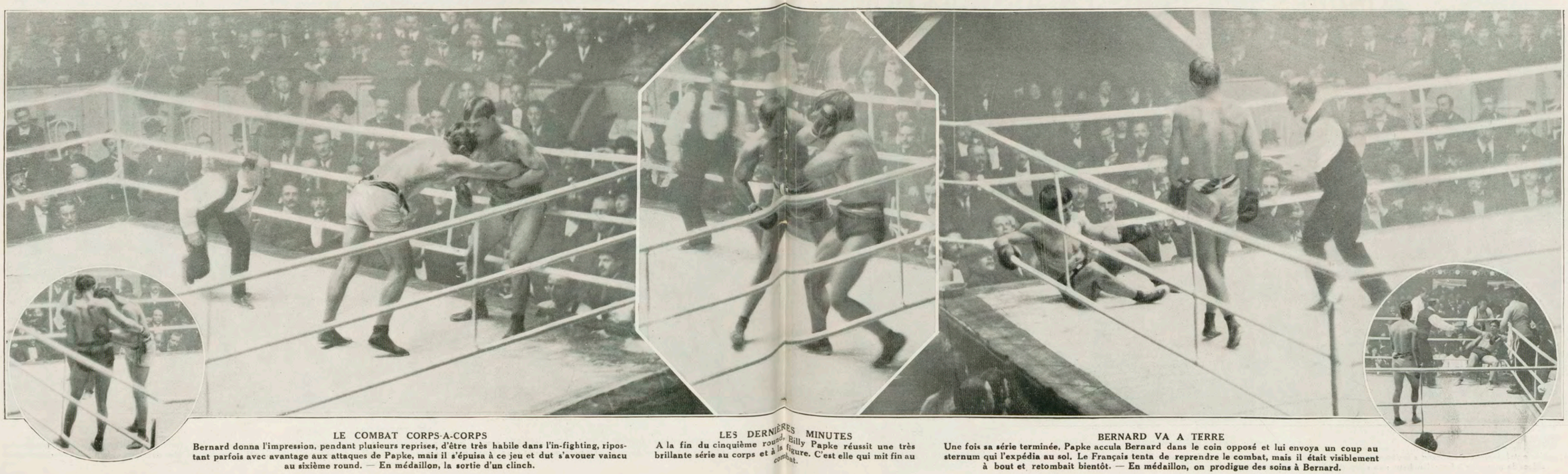
A la première reprise, Bernard ne semblait pas très rassuré, mais il se remettait vite et, imprudemment, prenait l'offensive. Papke le laissait faire, se contentant de riposter par des petits coups secs et terriblement efficaces. — En médaillon, un corps à corps.

LA FIN DE BERNARD

En haut, Billy Papke vient d'atteindre Bernard au sternum et l'a envoyé à terre. — En bas, après le repos du round, Bernard évanoui ne peut reprendre la lutte.

LES ADVERSAIRES S'OBSERVENT

Ils furent rares, les moments où Papke et Bernard étaient séparés l'un de l'autre et faisaient le combat à distance. Presque tout le temps, tête contre tête, ils pratiquaient l'in-fighting, tactique où Papke est passé maître. — En médaillon, un clinch.



LE COMBAT CORPS-A-CORPS

Bernard donna l'impression, pendant plusieurs reprises, d'être très habile dans l'in-fighting, ripostant parfois avec avantage aux attaques de Papke, mais il s'épuisa à ce jeu et dut s'avouer vaincu au sixième round. — En médaillon, la sortie d'un clinch.

LES DERNIÈRES MINUTES

A la fin du cinquième round, Billy Papke réussit une très brillante série au corps et à la figure. C'est elle qui mit fin au combat.

BERNARD VA A TERRE

Une fois sa série terminée, Papke accula Bernard dans le coin opposé et lui envoya un coup au sternum qui l'expédia au sol. Le Français tenta de reprendre le combat, mais il était visiblement à bout et retombait bientôt. — En médaillon, on prodigue des soins à Bernard.

LE SPORTING BAT LE STADE

UN PLAQUAGE EN TOUCHE

Dimanche dernier, le Sporting Club Universitaire de France a battu l'équipe du Stade Français par 11 points à 3. En médaillon : Thenriet marque un essai.

LE BALLON SORT EN TOUCHE

Si la première mi-temps fut assez monotone, il n'en fut pas de même pendant la seconde. Dedet sauva l'honneur de son camp en réussissant un but sur un coup franc.

LONDRES BAT PARIS EN ASSOCIATION

LE BALLON EST MIS EN JEU

Un public extrêmement nombreux s'était rendu à Saint-Ouen, le 8 décembre. Nos joueurs ne purent empêcher leurs adversaires de marquer 2 buts, En haut : un coup de pied d'un avant de Londres, en bas : Massip arrête le ballon.

BOXE

Bernard nous a déçus

Il a dû abandonner à la sixième reprise.

Pour la quatrième fois, devant le public parisien, le terrible Américain, Billy Papke, champion du monde des poids moyens, a eu raison de son adversaire, le 4 décembre. Et pour la quatrième fois, le combat n'a pas été à la limite. En 1910, c'était Willie Lewis qu'il knock-outait au troisième round, puis, cette saison, successivement, il obligeait à abandonner Marcel Moreau, à la 14e reprise, Georges Carpentier, à la 18e, Bernard à la fin de la 6e. Un à un, nos espoirs de voir enfin ce prodigieux boxeur s'avouer vaincu ont été déçus. Il nous reste à lui opposer, comme Français, l'excellent et consciencieux Hogan, qui parle peu, ne fait pas de bruit, mais sait travailler et remporter des succès sans se laisser griser. Il serait intéressant de le mettre en présence de Papke, nous aurions ainsi une ligne entre nos quatre meilleurs représentants de la catégorie. A l'heure actuelle, le classement s'établit ainsi: Carpentier, bon premier, devant Marcel Moreau qui précède de loin Bernard. Mais ces raisonnements du papier sont parfois bien fragiles et ne peuvent être pris au pied de la lettre. Le seul résultat de cette série de rencontres prouve qu'il ne faut pas trop se hâter: nous avons d'admirables champions, certes, mais il nous manque encore LE CHAMPION. Ne nous désolons pas, nous aurions mauvaise grâce à le faire, car lorsque, dans un sport, après quatre ans seulement de pratique, on arrive aux résultats que nous avons obtenus, on peut être fier, sans vouloir être trop gourmand. Qui aurait dit en 1910, lors de la première exhibition de Papke en France, que deux ans après nous aurions quatre hommes à lui opposer, non seulement susceptibles de lui résister, mais de le mettre en difficulté? Le tout petit Carpentier d'alors qui était venu prendre part au gala de boxe que la *Vie au Grand Air* avait organisé, soupçonnait-il que, bientôt, il combattrait contre cette terreur, qui faisait ce soir-là sa première exhibition en Europe contre Desruelles et Willie Fruitier se relayant?

Marquons donc le pas, et attendons. Je crois d'ailleurs que d'ici peu nous réussirons et j'ai même confiance dans l'issue du match Papke-Carpentier, si les organisateurs peuvent mettre sur pied cette revanche sans limitation de poids.

Quant à Bernard, il a été trop largement écrasé pour qu'il puisse appeler de sa défaite actuellement. A peine poids moyen, enhardi par une victoire sur Gunther, il a voulu brûler les étapes et doit le regretter aujourd'hui. Cet exemple ne peut que donner confiance aux champions: la difficulté est grande pour eux d'atteindre les suprêmes honneurs, mais il est encore plus difficile de les en déposséder. Ce n'est pas du jour au lendemain qu'on parvient à s'imposer, il faut du travail, beaucoup de travail. Bernard possède un coup de poing puissant, une connaissance approfondie de la boxe une science de l'esquive et du bloquage digne d'éloges, mais il n'a pas « ce ne je sais quoi » qui ne s'acquiert que par l'entraînement, l'habitude du combat et une vie réglée et sérieuse.

Dans son match avec Papke, il a fait de très jolies choses, trop jolies même. Il a voulu imposer son jeu à son rival qui, bon enfant rusé, le laissa faire quelques minutes, se contentant de le marteler par ces petits coups secs, répétés, qui ne font aucune impression sur les spectateurs, mais « qui vous cassent en deux », suivant l'opinion de Carpentier. Bernard bloquait? La salle trépignait. Finaud, Papke tapait sur les bras, sachant bien que cette tactique empêcherait, au bout de peu de temps, son adversaire de porter la moindre attaque. Il lui sciait les muscles, peut-on dire. Enfin, après l'avoir mis en confiance pour l'obliger à se livrer imprudemment, après l'avoir laissé s'épuiser, il se contenta de faire une série à la figure, une autre au corps et de les terminer par un hook au sternum: c'était le coup de grâce, l'effondrement de Bernard, qui ne tombait pas knock-out, mais absolument à bout, incapable de faire le moindre geste. Ainsi se termina ce match qui, sans être beau, nous permit de concevoir, par instants, des espérances que Papke se chargea de dissiper quand il voulut et comme il voulut.

JACQUES MORTANE.

Poignée de nouvelles.

Ritchie est le nouveau champion du monde (poids légers). Il a battu à Saint-Louis Wolgast, qui s'est fait disqualifier après 16 rounds.

— Le 28 novembre, à Philadelphie, notre champion Ledoux a rencontré Frankie Conway dans un match sans décision. Les journaux américains s'accordèrent à lui attribuer l'avantage.

Le sourire de Papke

La confiance de l'Américain

Eurêka! J'ai trouvé, je crois l'avoir trouvé, le sens de ce sourire, aussi énigmatique que celui de la Joconde, de la mystérieuse et fugitive Joconde.

Nous sommes au cirque de Paris; dix heures du soir. Première surprise des yeux aveuglés par ces flots de lumière verdâtre qui décompose les chairs, donne aux visages de tous ces gens, des airs de repêchés vivants qui viendraient de passer huit jours à la morgue. Mais déjà nos regards sont allés vers le « cercle magique »

Bernard, qui a l'expression grave, un peu émue peut-être, d'un qui sent toute l'importance de la partie, manque de confiance dans son harmonieuse musculature, dans ses jeunes forces victorieuses tant de fois; Papke, tranquille, sa face pouponne de blond iroquois, illuminée de son éternel sourire, débonnaire et malicieux, énigmatique.

Et le duel s'engage rapide, furieux; grêle de coups réciproques, suivie de corps à corps. Et Papke ne quitte pas son sourire de plus en plus énigmatique. Il a touché, mais il l'a été. Ce n'est pas le sourire de la forfanterie, ou du triomphe anticipé; moins encore le sourire stéréotypé qui veut donner le change, le sourire que contredit le masque douloureux et qui ressemble à une grimace; que peut-il vouloir dire?

Deux rounds, trois rounds, Bernard est de plus en plus grave; Papke souriant de plus en plus. Dans le temps même qu'il martèle, et de quels coups! le corps et la figure de son adversaire, il sourit, comme s'il lui offrait d'exquis bonbons; et parfois, quand il se penche sur lui qu'il l'étreint dans ses bras puissants, il m'évoque la bonne nounou, qui berce son poupon, en chantonnant « dodo, l'enfant do, l'enfant dormira tantôt », aussi bien, ne travaille-t-il pas à l'envoyer le plus tôt possible « dans le pays des songes »? A côté de moi, Bernard (Tristan) me souffle: il en a pour six rounds » (« il », son homonyme), nous sommes au quatrième.

Et notre champion n'a point donné encore de signe de fa blesse. Il est toujours combatif. Et Papke continue de le travailler, en souriant.

Au sixième round, le Français brusquement défaille, knock-outé? Non, usé par le terrible jeu du Yankee, qui, sans cesse, inlassablement, le travaille, travaille, et sourit. Un dernier punch, et Bernard est à ses pieds. Mais le gong sonne, Papke regagne sa place, ni plus ni moins souriant qu'avant. Sa tâche est faite et si bien faite qu'elle est finie. Bernard ne se relèvera plus, Alors, alors seulement, un éclair s'est fait dans mon esprit, et j'ai compris ce qu'exprimait le sourire enfin déchiffré du vainqueur: l'ivresse de la victoire? non, puisqu'il l'avait devancée; la joie du combattant à combattre? vous brûlez: le plaisir, plus simple, plus ordinaire de l'ouvrier consciencieux, à faire la besogne pour laquelle la nature l'a spécialement créé.

PAUL HAMELLE.

SPORTS D'HIVER

Les pistes hivernales[1]

Les terrains de Davos.

(Suite)

La neige est devenue glace transparente, polie, façonnée, sans aspérités ni déclivités malencontreuses sur laquelle les bobs passeront tout à l'heure, portés naturellement d'une banquette à l'autre.

C'est là, on le comprend, le travail le plus délicat qui corrige les fautes commises dans l'établissement des premiers remblais, duquel dépendra la vitesse et l'intérêt de la piste.

Quelques-unes de ces courbes reviennent à 200 ou 300 francs pièce, mais c'est peu de chose encore comparativement au travail exigé par les deux grands virages du Z et surtout par le dernier grand du bas. Pour celui-là seul, on compte dix jours de travail et 1.500 francs de frais.

Le procédé reste le même, mais en grand, bien entendu. On fait de véritables échafaudages, comme pour la construction d'une maison. Ne s'agit-il pas cette fois de virages de 10 à 20 mètres de rayon, de 5 mètres d'épaisseur à la base et de 6 mètres de haut!

Voici, sur ce sujet, les données qu'a bien voulu me donner M. Engel, le fameux capitaine du *Lutin*, seul bob français dont le nom soit gravé sur les principales coupes de Davos et de Saint-Moritz, qui fut, durant quelques années, chargé de la surveillance des travaux de Shatzalp.

Un point étant convenablement déterminé comme centre du virage, suivant l'emplacement disponible, on mène une perpendiculaire à la ligne d'arrivée et on trace, pour obtenir un tournant tout à fait régulier, un demi-cercle. Puis. on établit les préliminaires en parapet avec une première partie très relevée et le commencement d'un cercle de protection surélevé d'un mètre au-dessus du virage proprement dit, qui s'accentue dans la portion d'arc, la plus relevée et la plus haute de tout le virage. C'est entre les extrémités de cet arc que s'ap-s'applique toute la force centrifuge des bobs, lancés à 80 et souvent davantage; c'est là qu'ils seront le plus tentés de « filer par-dessus » ou de se retourner si le degré d'inclinaison de la pente est insuffisant à les chasser tangentiellement par une courbe plus douce cette fois. Si la sortie est trop dressée, le bob redescend, son élan une fois cassé, pour remonter avec force, cette fois, avec toutes chances d'accident.

Il y a une proportion entre l'entrée et la sortie, de laquelle dépend la qualité du virage, très difficile à calculer exactement.

Si la sortie ne peut se faire par la tangente, mais doit suivre l'arc de cercle ou même revenir en hameçon en dedans, il importe que cet arc soit entièrement relevé pour maintenir la direction du bob.

C'est d'ailleurs alors le modèle de virage le plus compliqué et le plus difficile à réussir.

Pour obtenir une pente d'une courbe parfaitement régulière et géométrique, M. Engel se servait de lattes de bois flexibles posées les unes à côté des autres à 45° de la base du virage du sommet. En un point déterminé de la latte, on fixe avec le plus grand soin une ficelle solidement maintenue au sol. La latte, courbée par l'effort, s'infléchit matériellement. Différentes positions du point choisi donnent différentes courbures de règle pour telle partie de virage à exécuter. Il reste à remblayer de neige mouillée l'intervalle et l'imposante falaise de glace, si régulière qu'on se sent comme enveloppé dans sa courbe, est enfin prête pour la circulation.

UN BOBSLEIGH AU DÉPART

Le bâti général, mis en état comme nous venons de le voir, il reste à l'entretenir durant trois mois d'une circulation intensive. Chaque jour, des membres du Club, chargés de la surveillance de la Shatzalp, remontent la piste avec des équipes d'ouvriers et travaillent quelquefois eux-mêmes à polir la glace et à effacer la moindre rayure de patin. Trous ou bosses sont aplanis et comblés, les parties défectueuses immédiatement corrigées. On avait même été jusqu'à essayer un rouleau à eau chaude, sorte de fer à repasser géant pour glacer régulièrement le sol!! Un système de rideaux de toile, coulissant sur des fils de fer tendus entre deux poteaux, abrite les grands murs de glace des rayons trop ardents du soleil. Deux postes téléphoniques, placés à chaque branche du Z, renseignent sur la situation des concurrents. Disséminées un peu partout, des prises d'eau spéciales assurent un abondant arrosage de la piste. Chaque virage difficile est marqué d'un petit poteau genre T. C. F. indiquant son nom et repérant sa situation.

Cabine téléphonique du *Start* en haut, cabine idem du *Finish* en bas, à la sortie du « grand ». En gradins, dans l'intérieur de ce dernier, tribunes assises pour 1.500 personnes avec tableau d'affichage du temps et péripéties des courses.

(A suivre.) RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE.

(1) Voir le n° 741 de la *Vie au Grand Air*.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER EXCELSIOR COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

PETITE REVUE TECHNIQUE

Tous les quinze jours, à cette même place, nous rendrons compte de toutes les inventions nouvelles concernant le Sport, *sous toutes ses formes, qui auront été portées à notre connaissance.*

Toutefois, pour avoir droit à l'hospitalité de nos colonnes, ces inventions devront être sinon réalisées, du moins réalisables et susceptibles d'application.

Nous recevrons donc avec plaisir tous modèles ou renseignements que l'on voudra bien nous faire parvenir.

Mais cette rubrique des « Inventions Nouvelles » étant créée en dehors de toute préoccupation commerciale, dans le seul but d'intéresser nos lecteurs, nous entendons ne nous engager en rien par sa publication. N. D. L. R.

AVIATION

Parachute Robert. — On sait que les dispositifs destinés à donner la sécurité aux aviateurs peuvent se ranger en trois catégories nettement distinctes : 1° aéroplanes stables par eux-mêmes ; 2° aéroplanes stabilisés par des moyens mécaniques et enfin 3° adjonction de parachutes.

De nombreux modèles de parachutes ont été essayés, et bien peu ont donné les résultats attendus. Mais il semble que le parachute Robert, par sa conception, doive donner toute satisfaction.

Je sais bien que le parachute ne peut être qu'un palliatif, dont l'emploi serait momentané, appelé à disparaître le jour où l'aéroplane serait automatiquement stable. De plus, bien peu de pilotes seraient disposés à l'utiliser, mais il est des cas où des accidents mortels eussent pu être évités grâce à lui. Cette considération nous porte à examiner avec le plus grand intérêt l'invention de M. Robert, qui comporte nombre de détails fort ingénieux, et va d'ailleurs être essayée officiellement sous peu.

Ce parachute est ainsi établi.

Une surface active A est constituée par une voilure fixée sur une armature métallique propre à être ployée avec cette voilure et à se détendre lors du déclanchement de l'appareil.

Cette armature — susceptible d'autres applications — est composée d'une série d'éléments élastiques que l'on dispose, non pas suivant le pourtour, mais sur des méridiens de la voilure.

Chaque élément est constitué essentiellement de plusieurs fils d'acier (corde à piano) disposés parallèlement et réunis entre eux de distance en distance par des entretoises métalliques, et comporte à chacune de ses extrémités une lame de ressort destinée à faciliter le montage, soit sur le pôle, soit sur le pourtour du parachute.

Le pôle est formé d'une couronne métallique recevant tous les éléments et dont l'ouverture est calculée pour éviter les mouvements pendulaires exagérés. Le pourtour est constitué par un câble d'acier auquel la voilure est fixée en bourrelet.

Les suspentes sont fixées sur ce pourtour et ainsi rendues solidaires des éléments métalliques qui forment la membrure du parachute.

L'ensemble présente donc les meilleures garanties de solidité sous un poids minime.

Le fonctionnement est très simple et présente un notable perfectionnement sur les appareils similaires, où le déploiement de la surface est toujours délicat.

La surface étant posée à plat, on la roule de l'extérieur vers le centre, en prenant alternativement les séries d'éléments pairs et impairs. Tous les éléments sont ainsi roulés sur eux-mêmes et constituent autant de sources d'énergie qui concourront au déploiement.

Le parachute, replié, ou plutôt roulé, est maintenu dans cette position par des anneaux, fixés extérieurement sur les éléments et qui viennent s'accrocher à une série de broches disposées circulairement.

Pour le fonctionnement commandé, en cas de danger, le pilote fait déplacer le plateau porte broches et, les anneaux étant libérés, le parachute se déploie instantanément.

Dans le fonctionnement automatique, dès que l'aéroplane est soumis à une brusque accélération de vitesse, le parachute, en vertu de l'inertie, tend à quitter son support, les anneaux se libèrent des broches de retenue, et la surface se déploie.

Dans les deux cas, tandis que l'aéroplane poursuit sa chute, l'aviateur reste suspendu au parachute par un système de ceinture et bretelles appropriées, et descend vers le sol à une vitesse acceptable.

En somme, la partie la plus intéressante du parachute est le dispositif du

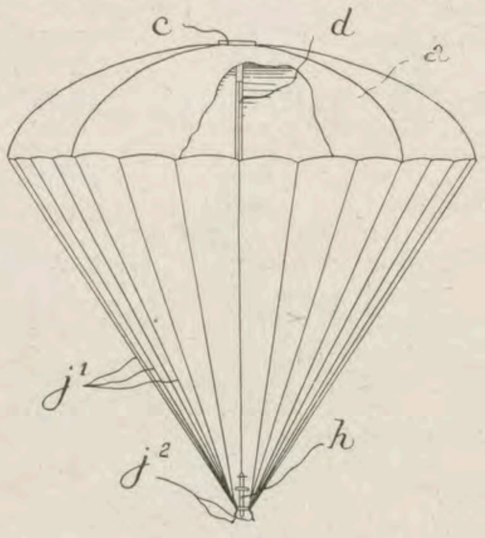


Fig. 3

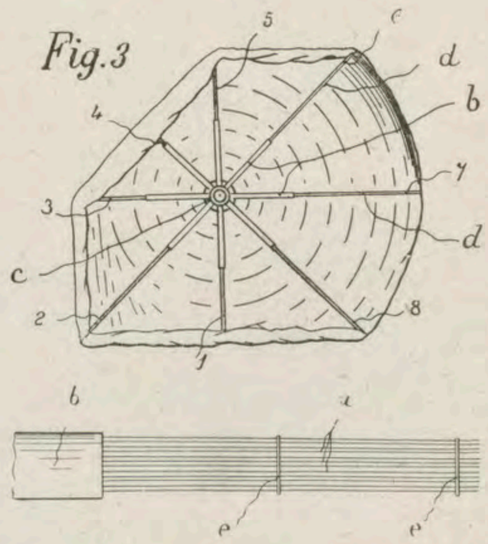
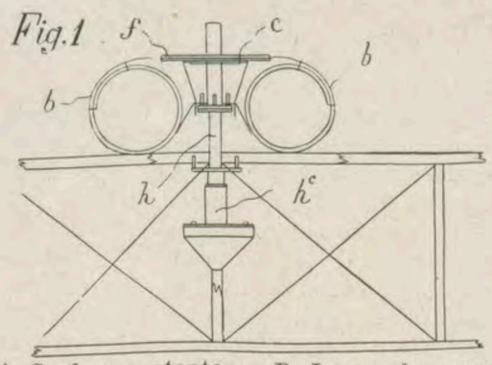


Fig. 1



A. Surface portante. — B. Lames de ressort d'accrochage. — C. et F. Double couronne polaire. — D. Éléments flexibles en fil d'acier. — Entretoises de réunion. — H. H'. Système de déclanchement. — J1. Suspentes. — J2. Bretelles.

déploiement, et sous ce rapport, le parachute Robert est une innovation.

« Si, par son adoption, une seule vie était préservée, je serais récompensé au-delà de mes désirs », nous disait M. Robert. Nous ne pouvons que souhaiter la réalisation de cette noble ambition.

AUTOMOBILE

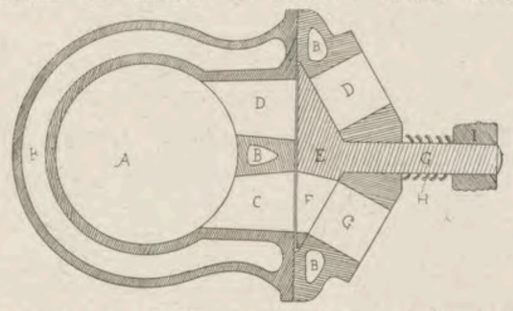
Distribution par clapet tournant. — Différents modèles de moteurs sans soupapes ont été déjà établis, et certains font preuves de qualités indiscutables.

Dans les types connus, on a pu voir les soupapes remplacées, soit par des fourreaux concentriques coulissant à l'intérieur du cylindre, soit par un robinet à trois voies placé au sommet de chaque cylindre, soit par un cylindre distributeur placé sur le côté des cylindres, soit par d'autres moyens comparables à ceux-ci.

Cette fois, le système proposé est une distribution par une sorte de clapet oscillant ou tournant, percé d'un trou, et découvrant tour à tour les orifices d'admission et d'échappement.

Par la forme même du clapet, que tendent à appliquer constamment sur le siège la pression des gaz ou un puissant ressort de rappel, l'inventeur pense obtenir une étanchéité parfaite. Un certain jeu est prévu sur la face et la périphérie du clapet, dans son logement, pour parer à la dilatation. Le graissage doit être effectué sur la partie conique, à proximité de l'axe, et sur la partie plate, vers le fond du logement.

Ce système de distribution, qui possède au moins le mérite d'une très



A Cylindre. B Circulation d'eau. C Conduit d'admission. D Conduit d'échappement. E Clapet. F Fenêtre du clapet. G Tige-axe du clapet. H Ressort de rappel. I Engrenage ou levier de commande.

grande simplicité, paraît demander une sérieuse mise au point.

FOOTBALL

Buts télescopiques. — A proprement parler, il ne s'agit pas ici d'une invention, mais seulement d'une idée qui ne paraît pas trop ridicule et nous a été soumise par un footballeur, photographe à ses moments perdus.

« Pourquoi n'établirait-on pas les poteaux et la barre de buts en tubes d'acier rentrant les uns dans les autres, à la façon des pieds d'appareils photographiques » ? Nous demande ce brave garçon. « Ce procédé rendrait ces appareaux moins encombrants et leur montage serait grandement facilité. Le pied de chaque poteau serait emboîté dans un fort tube d'acier muni d'une pointe et fiché à force en terre ».

Nous n'y voyons nul inconvénient et si les règlements spéciaux ne s'y opposent pas; l'idée est à creuser.

Des ballons increvables. — Ceci concerne les petits et évitera la grimace qu'amène sur leurs frimousses la perte d'un jouet chéri entre tous : le ballon.

Quel désastre, lorsque la boule alerte et vivante est réduite à l'état de loque piteuse par la faute d une épine ou d'un coup de pied trop « pointu » !

Et l'on comprend tout leur gros chagrin, car le ballon est un jeu sportif qui donne vivacité de coup d œil et adresse, fait travailler heureusement la musculature, et satisfait au besoin de se dépenser qui anime les enfants.

Grossissez le ballon et goûtez un peu à la paume modernisée et adaptée à l'usage des adultes : au bout d'une demi-heure, je vous garantis que vous aurez besoin de repos! Mais, vous aussi, si vous entendez le fatal « fsssssss » ! révélateur d'une blessure difficilement curable, vous connaîtrez le dépit.

Or, nous avons reçu un ballon increvable et qui possède cette enviable qualité pour l'excellente raison qu'il ne contient nulle vessie, mais renferme un bourrage ingénieux, léger, indéformable et élastique, lui donnant la plupart des agréments du ballon à air sans les inconvenients. Il est constitué par un noyau en éponge comprimée enveloppé d'un réseau serré de fils entrelacés et revêtu d'une « peau » qui lui donne les apparences d'un ballon ordinaire.

F.-A. WHEEL.

L'année 1912, qui va finir a été un triomphe pour la maison Peugeot aussi bien dans le sport automobile que dans le sport cycliste.

Tout le monde a encore présents à la mémoire les succès de Boillot à Dieppe, au Ventoux et à Boulogne ; de Goux à la Sarthe, de Zuccarelli dans le Grand Prix de France, etc.

Perchicot, qui a gagné le championnat de France sur piste ; Egg, qui a battu le record du monde de l'heure sans entraîneurs, couvrant 42 kil. 122 ; Hourlier, le vainqueur du Grand Prix de Paris, du Grand Prix de France, du Grand Prix d'Allemagne et du championnat d'Europe, montaient des bicyclettes Peugeot.

Les grandes courses motocyclistes de la saison : Ventoux, Val Suzon, Circuit de Melun, Gometz-le-Châtel, Gaillon, Circuit de Champagne, Circuit de Paris, Marseille-Nice, Paris-Reims, Circuit de l'Eure, etc.., ont été remportées par les champions de la motocyclette Peugeot.

Peut-on glaner plus de lauriers, dans des branches du sport aussi nombreuses et aussi variées ?

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — *Automobile.* — Course de motocyclettes Nice-La Turbie.

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — *Football Rugby.* — A Bayonne (Probables contre Possibles).

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — *Cyclisme.* — Réunion au Vélodrome d'Hiver.

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — *Coursing* — Réunion au Tremblay.

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

JEUDI 19 DÉCEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Vincennes.

SAMEDI 21 DÉCEMBRE. — *Boxe.* — Séance au Wonderland.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 25 NOVEMBRE AU 8 DÉCEMBRE

AÉRONAUTIQUE

MARDI 3 DÉCEMBRE. — Montevideo. — L'aviateur Fels vole de Buenos-Ayres à Montevideo, en 2 h. 22 m., volant 250 kilomètres au-dessus de la mer (record du vol maritime).

CYCLISME

DIMANCHE 1er DÉCEMBRE. — Vélodrome d'Hiver. — *Prix de Newark* (scratch) : 1. Dupuy ; 2. Seigneur ; 3. Schilles.

Championnat d'hiver : Lawson bat Comès ; Goullet bat Lawson ; Ellegaard bat Comès ; Goullet bat Comès ; Ellegaard bat Lawson ; Goullet bat Ellegaard.

Course d'une heure (derrière motocyclettes) : 1. Willey, couvrant 72 kilom. 370 m. ; 2 Sérès, à 8 tours ; 3. Linart, à 21 tours.

DIMANCHE 8 DÉCEMBRE. — Vélodrome d'Hiver. — *Championnat d'hiver* : 1. Hourlier ; 2. Goullet ; 3. Ellegaard ; 4. Pouchois.

ATHLÉTISME

VENDREDI 29 NOVEMBRE. — Boxe. — San Francisco. — Willie Ritchie bat Wolgast en 16 rounds et s'attribue le titre de champion du monde (poids légers).

VENDREDI 29 NOVEMBRE. — Boxe. — Philadelphie. — Charles Ledoux bat Frankie Conway aux points.

DIMANCHE 1er DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Nantes. — Le match Nord-Sud est gagné par les Nordistes par 9 points à 3.

A Colombes. — Le Sporting bat le Stade Bordelais par 11 points à 3.

Au Parc des Princes — Le Rosslyn Park bat le Stade Français par 14 points à 11.

A Lyon. — Le Stade Toulousain bat le Football-Club de Lyon par 12 points a 3

DIMANCHE 1er DÉCEMBRE. — Football Association. — Lille. — Le match Nord-Paris est gagné par les Nordistes par 6 buts à 1.

MERCREDI 4 DÉCEMBRE. — Boxe. — Cirque de Paris. — Billy Papke bat Bernard qui abandonne au 6e round.

DIMANCHE 8 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Le Racing-Club de France bat Vaugirard par 15 points à rien.

Le Sporting-Club Universitaire de France bat le Stade Français par 11 points à 3.

Football Association. — Saint-Ouen. — L'équipe de Londres bat l'équipe de Paris par 2 buts à rien.

GOLF

SAMEDI 7 DÉCEMBRE. — La Boulie. — *Prix du Président* : 1. M. Raimon ; 2. M. F.-W. Monahan.

M. F. Aumont (H. 10), gagne la médaille d'argent réservée aux joueurs dont le handicap n'est pas supérieur à 18 ; MM. P. Deschamps (H. 11) et J Raimon (H 16) se classent seconds *ex-æquo*, devant MM. Pellerin, Hamoir, de Marsay, etc.

M. B. Hez (H. 23) gagne la médaille de bronze reservée aux joueurs dont le handicap est supérieur à 18 ; M. L. Yeatman prend la seconde place, devant MM. J. Legrand, H. Brincourt, etc.

HIPPISME

DIMANCHE 1er DÉCEMBRE. — Auteuil. — *Prix La Haye-Jousselin* (5.500 mètres, 40.000 francs) : 1. Magicienne, à M. Ch. Brossette (W. Head) ; 2. Sauveur ; 3. Hopper. — P. M. : gag., 53 fr. 50 ; pl., 18 fr. 50, 17 fr. 50, 35 francs.

DIMANCHE 8 DÉCEMBRE. — Auteuil. — *Prix Maubourguet* (steeple-chase, 3.100 mètres, 15.000 francs) : 1. Rosely, à M. Descazeaux (Head) ; 2. Marteau II ; 3. Oiselette. — P M. : gag., 68 fr. 50 ; pl., 30 fr. 50, 43 francs, 65 francs.

Prix Vanille (haies, 3 100 mètres, 15.000 francs) : 1. Galafron, à M. James Hennessy (A. Carter) ; 2. Gold Blade ; 3. Eleusis II. — P. M. : gag., 29 francs ; pl., 15 fr. 50, 19 fr. 50, 34 francs.

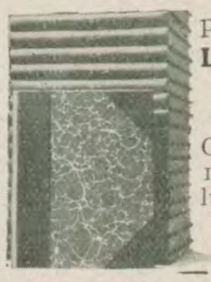
TIR

VENDREDI 6 DÉCEMBRE. — Réunion de *l'Assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers). — Gagnants des Poules : Capitaine Faure, Dr Rumeau, Dr de Sévedavy, Petrocochino, Dr Marcille, Guignard, Alcobendas, Mme Devillers.

Tir au visé (au pistolet automatique Mauser) : capitaine Faure.

ÉTRENNES SPORTIVES

QUATORZE ANS DE SPORTS



Collection des quatorze premières années de

LA VIE AU GRAND AIR

La collection forme

25 beaux volumes

Contenant 12000 pages, 10500 articles, et 3500 illustrations.

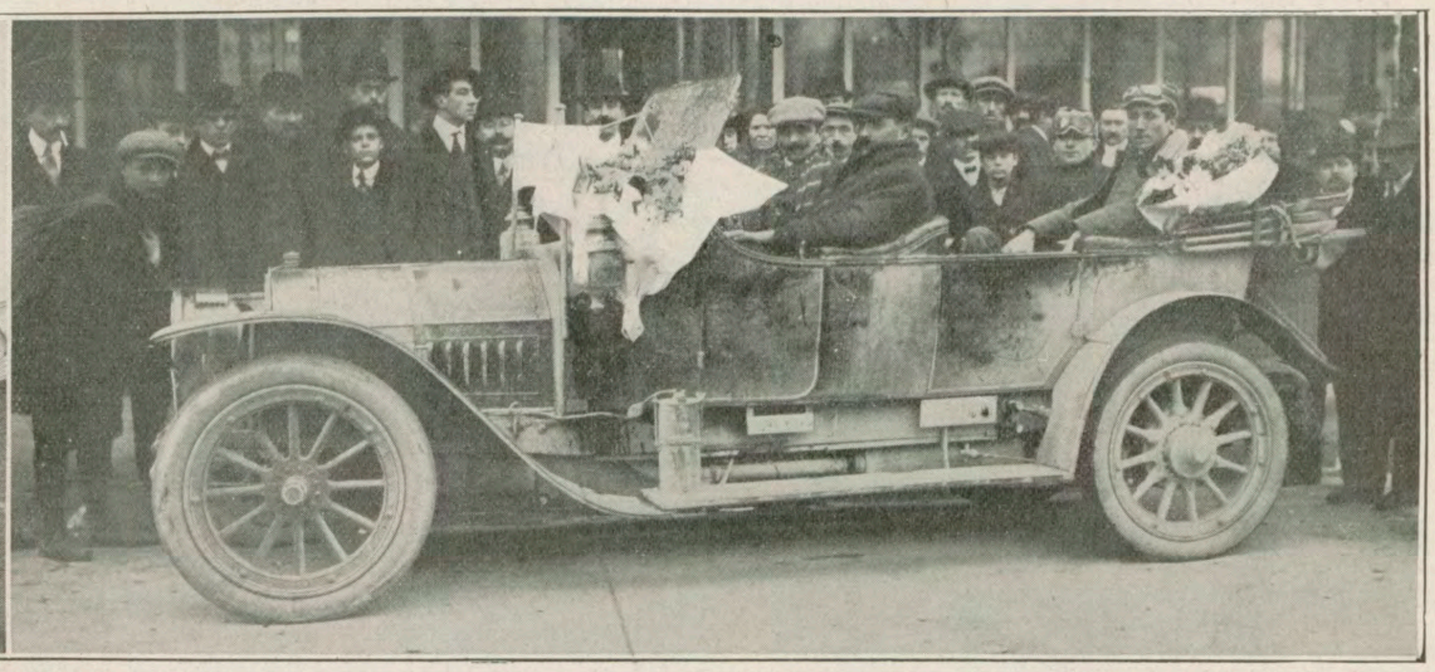
LA COLLECTION :
BROCHÉE. . 300 fr.
— RELIÉE . . 350 fr.
payables 10 fr. par mois. Au comptant 10 o/o

4 primes gratuites d'une valeur de 100 fr délivrées à tout souscripteur.

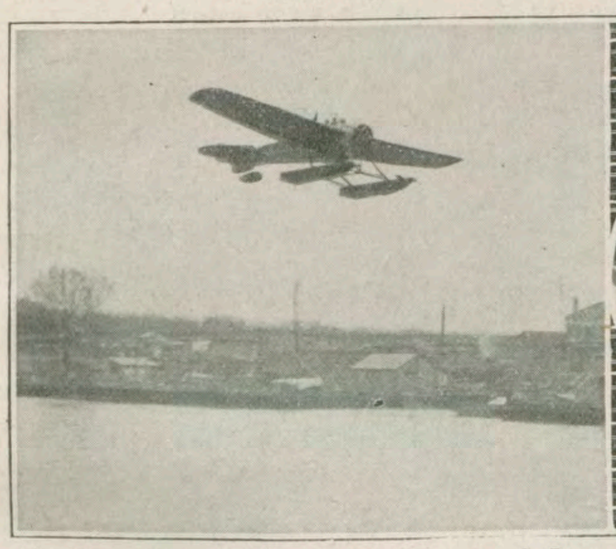
Adresser les souscriptions à la Librairie Pierre LAFITTE, 90, Champs-Elysées, Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'aviateur Manio, par suite du brouillard, est tombé sur le toit d'une villa, à Hendon. Il s'est tiré sans dommage de ce mauvais pas.

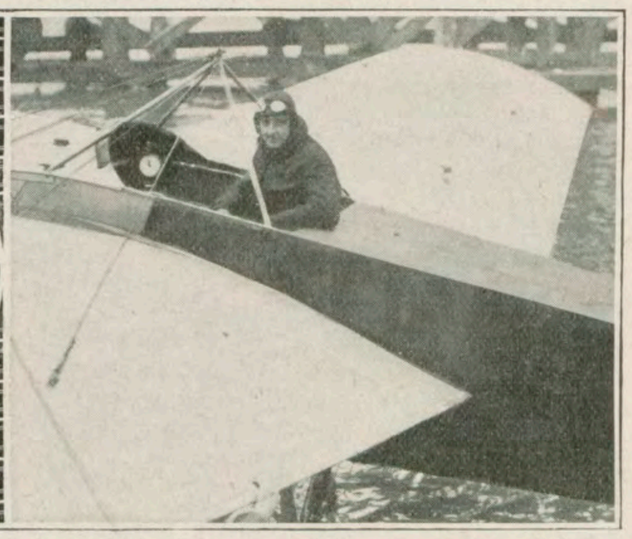


Photographie de la 16 chevaux Peugeot de grand tourisme qui a accompli le raid Paris-Nice et retour (2.300 kil.) en 49 heures, soit à 48 kil. de moyenne. Cette voiture était munie de bandages R. Solid, on sait que l'R. Solid remplace avantageusement la chambre à air et fait durer l'enveloppe 3 à 4 fois plus longtemps. L'R.Solid, expose au Grand Palais, salle I.



L'aviateur Levasseur à son arrivée au pont de Boulogne. En compagnie de son mécanicien Gradetti, il effectua le 6 décembre, le trajet Meulan-Paris-Meulan.

L'aviateur anglais J. S. Hall emmena dernièrement dans son Blériot deux singes savants Hans et Gréta ; il les fit évoluer longtemps au-dessus de l'aérodrome d'Hendon.



Levasseur, qui s'est revélé excellent pilote d'hydro-aéroplane en effectuant le raid Meulan-Paris et retour dans la même journée.

L'aviateur Efimoff (à droite) photographié à Mustapha-Pacha, alors qu'il vient d'effectuer une périlleuse reconnaissance au-dessus d'Andrinople et d'essuyer le feu des Turcs. Au cours d'une sortie, son Blériot fut criblé de balles.

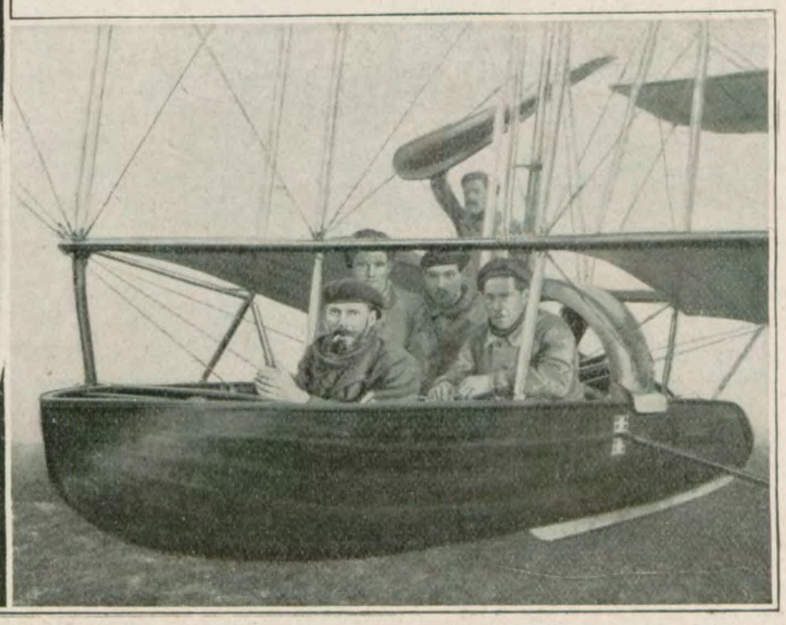
Léon Auscher, président du comité de tourisme en montagne, vient d'être promu officier de la Légion d'honneur.

L'aviateur Arrondel qui s'était signalé par des vols hardis, s'est tué, à Juvisy, sur monoplan de sa construction.

Le match de Hockey, Racing Club de France contre Racing-Club de Reims, qui s'est disputé le 1er décembre à Colombes, est revenu aux Rémois par 9 buts à rien, après une partie quelque peu monotone.

Avant son départ pour Tunis, Garros à été invité par son ami Niel, un aviateur de la première heure, à un déjeuner très gai au cabanon des Ayguades.

Le départ de l'un des ballons militaires employés par l'armée bulgare, pendant le siège d'Andrinople. Ils rendirent de grands services.



Henry Farman, essaye, avec trois passagers, le nouvel hydro-aéroplane qu'il vient d'établir et qui prendra part au concours de Monaco.

HIPPISME

L'Enseignement de l'Année

Des résultats obtenus par l'inbreeding au cours de la saison passée.

J'ai déjà souvent attiré l'attention de mes lecteurs sur l'importance de l'inbreeding, c'est-à-dire de la rencontre d'un ancêtre commun dans l'ascendance paternelle et dans l'ascendance maternelle d'un produit. Il est très probable que, dans le mécanisme de la transmission héréditaire, ce facteur joue un rôle prépondérant, supérieur à ceux de la lignée mâle et de la famille maternelle considérés isolément.

Je commencerai, cette année, à envisager les résultats de la saison au point de vue de l'inbreeding. C'est une étude qui ne fournira de résultats tout à fait sérieux qu'au bout d'un certain temps : mais elle nous permettra, dès maintenant, de donner d'intéressantes indications aux éleveurs et même de tirer quelques conclusions provisoires.

J'ai donc établi, à huit générations, les pedigrees des 143 chevaux qui, en 1912, ont gagné plus de 20.000 francs. Il y en a exactement 146, mais j'ai négligé deux anglo-arabes et un cheval étranger, Novelty. J'ai ensuite dépouillé chacun de ces pedigrees en notant tous les inbreedings du produit, de son père et de sa mère. Cette tâche, à raison de deux heures et demie par pedigree, m'a demandé plus de trois cent cinquante heures de travail.

Il est certain que la qualité d'un inbreeding dépend de la valeur de l'ancêtre commun sur lequel il est effectué. J'ai commencé par classer, sous le nom de l'ancêtre commun, chacun des 143 chevaux en ne tenant compte que de leur inbreeding dominant, c'est-à-dire de celui qui est le plus rapproché ou qui, à degré égal de rapprochement, est le plus appuyé du côté du père et de la mère. Pour présenter ces ancêtres communs, j'ai adopté l'ordre de la parenté en lignée mâle en suivant les divisions que l'on trouve exposées à la fin du volume XV du Stud Book anglais. Enfin, sous chaque ancêtre commun, j'ai rangé les chevaux, d'abord d'après le degré de rapprochement de l'inbreeding évalué en générations libres, et ensuite, dans chaque catégorie, d'après le montant de leurs gains.

Je rappelle que, pour évaluer un inbreeding en générations libres, il faut compter le nombre de générations qui séparent l'ancêtre commun d'abord du père, puis de la mère du produit, en négligeant chaque génération de l'ancêtre commun ainsi que celle du père et celle de la mère. Exemple :

Oui-Dà { Chéri St Damien St Simon *Galopin.*
{ Ouagla Oberon *Galopin*

On compte : Saint Simon, une : Saint Damien, deux ; Obéron, trois. Oui Dà est inbred sur Galopin à trois générations libres.

Je cède maintenant la place à ce relevé, peut-être fastidieux, mais indispensable : je me réserve de le commenter la prochaine fois.

Liste des 143 chevaux qui, en 1912, ont gagné 20.000 francs ou plus, ces chevaux étant rangés sous le nom de l'ancêtre commun sur lequel est effectué leur inbreeding dominant et les ancêtres communs étant présentés dans l'ordre de la parenté en lignée mâle.

1re *Division* : Les fils d'Eclipse.

A — Pot 8 O's qui, par Waxy, — Whalebone, — Sir Hercules, — aboutit à Birdcatcher.

The Baron (1842), fils de Birdcatcher.

5 gén. lib.	La Chananéenne,	50 130	francs.
7 —	Afgar,	31.265	—

Stockwell (1849), fils de The Baron.

5 gén. lib.	Patrick,	78.725	francs.
—	Lynx Eyed,	64.530	—
—	Le Sopha,	49.895	—
—	Cassin,	44.375	—
—	Don Diègue,	37 140	—
—	Aloës III,	31.820	—
—	Le Bouddha,	30.940	—
6 —	Prédicateur,	216.015	—
—	Amoureux III,	172.350	—
—	Nérac,	39.825	—
—	Hulda,	39.630	—
—	Baldaquin,	38.025	—
—	Montagagne,	35.000	—
—	Sightly,	33.050	—
—	Hardie,	25.980	—
—	Valmy V.	25.150	—
—	Joyeux V.	25.000	—
—	Gaillarde II,	22.115	—
7 —	Wagram II,	135 440	—
—	Gloster,	71.950	—
—	Rêveuse,	68.400	—
—	Lilium,	60.295	—
—	Dundee II,	34.670	—
—	Cancan II,	29.380	—
8 —	Marka,	77.075	—

Rataplan (1850), propre frère de Stockwell.

6 gén. lib.	Foxling,	56.720	francs.
—	Robuisson,	33.825	—
—	Traquenard,	28.840	—

Stockwell sur Rataplan, et réciproquement.

5 gén. lib.	Galafron,	61.070	francs.
—	Le Municipal,	59.695	—
—	Yerres,	41.420	—
—	Bravade III,	33.325	—
—	Rasoir,	30.847	—
6 —	La Française,	80 080	—
—	Le Quart d'Heure,	26.650	—
—	Matchless,	22.500	—
—	Take Are,	21.880	—
7 —	Pirpiriol,	45.495	—

Blair Athol (1861), fils de Stockwell.

5 gén. lib.	Basse Pointe,	73.560	francs.
6 —	Bugler,	67.100	—

Silvio (1874), fils de Blair Athol.

2 gén. lib.	De Viris,	328.950	francs.

Doncaster (1870), fils de Stockwell.

3 gén. lib.	Le Roumi,	42.660	francs.
4 —	Better,	21.000	—

Bend Or (1877), fils de Doncaster.

4 gén. lib.	Demi-Mondaine II,	21.176	francs.

Kettledrum (1858) et Sweet Sound (1867), fils et fille de Rataplan.

6 gén. lib.	Méréville,	24.880	francs.

Mandragora (1860), fille de Rataplan.

4 gén. lib.	Tripolette,	50.390	francs.

Vermeille (1853). fille de The Baron.

5 gén. lib.	Vieux Chouan,	31.250	francs.

Le Petit Caporal (1864), qui, par Marignan, Womersley, remonte à Birdcatcher.

5 gén. lib.	Castagnette V,	60.765	francs.

Sterling (1868), qui, par Oxford, remonte à Birdcatcher.

4 gén. lib.	Très Chic,	30.550	francs.
5 —	Fidelio,	26.230	—

Touchstone (1831), qui, par Camel, remonte à Whalebone.

7 gén. lib.	Bibre,	29.750	francs.

Orlando (1841), fils de Touchstone.

6 gén. lib.	Philippe II,	47.435	francs.
—	Mongolie,	46.800	—

Marsyas (1851), fils d'Orlando.

5 gén. lib.	The Irishman,	29.775	francs.

Plutus (1863), qui, par Trumpeter, remonte à Orlando.

3 gén. lib.	Talo Biribil,	21.085	francs.

Rayon d'Or (1876), qui, par Flageolet, remonte à Plutus.

1 gén. lib.	Orage II,	25.800	francs.

Wellingtonia (1869), qui, par Chattanooga, remonte à Orlando.

2 gén. lib.	Jarretière,	32.935	francs.
3 —	Valmajour II,	21.165	—

Newminster (1848), fils de Touchstone.

5 gén. lib.	Gayoffe,	89.810	francs.
—	Saint Ange III,	70.190	—
—	Cham,	41.780	—
—	Combourg,	37.270	—
—	Cyrinus.	25.460	—
6 —	Corton II,	54.620	—
—	Calvados III,	53.680	—
—	Cadet Rousel III,	36.400	—
—	Gavarni III,	34.520	—
—	Oujda,	27.480	—
7 —	Montrose II,	32.000	—

Adventurer (1859), fils de Newminster.

5 gén. lib.	Gabelle II,	25.360	francs.

Lord Clifden (1860), fils de Newminster.

4 gén. lib.	Martial III,	216.630	francs.
—	Ukase II,	36.170	—
5 —	Rupestris II,	21.850	—
6 —	Nestor III,	22.293	—

Hermit (1864), fils de Newminster.

3 gén. lib,	Chambre de l'Edit,	70.050	francs.
—	Kellermann,	38.315	—
—	Sea Maid,	27.160	—
4 —	Impérial II,	98.280	—
—	Gilles de Rais,	44.480	—
5 —	Saperlipopette,	31.645	—
—	Marozia,	24.725	—
—	Judée,	22.970	—

Candlemas (1883) et Saint Blaise (1880), tous deux fils d'Hermit.

2 gén. lib.	Shannon,	213.525	francs.

Gamin (1883), fils d'Hermit.

1 gén. lib.	Beda,	26.490	francs,

Scottish Chief (1861), qui, par Lord of the Isles remonte à Touchstone.

4 gén. lib.	La Bégude,	27.535	francs.
—	Flush Royal,	20.265	—

Dans mon prochain article, je terminerai ce relevé et tâcherai d'en tirer les conclusions qui conviennent.

(A suivre). René Riondet

Poignée de nouvelles.

E. Monk, qui a succombé des suites de sa chute avec Irlande II à Vincennes, appartenait à une famille tragique. Les trois frères s'étaient déjà tués sur des hippodromes d'obstacles

— Mme Clémence Procureur a pris l'initiative d'une œuvre charitable en faisant une collecte en faveur de la veuve et de l'enfant d'E. Monk ; elle a recueilli déjà une somme très importante.

— C'est Head qui tient cette année, et de loin, la tête des jockeys gagnants en obstacles. Il est d'ailleurs actuellement dans une forme remarquable, il a gagné 4 courses sur 4 à Saint-Ouen le 2 décembre.

Les dernières d'Auteuil

A propos du doping.

Le public ne semble guère se passionner pour cette question de doping, mais il faut y revenir cependant puisque des événement divers le ramènent au premier plan : les deux nouveaux distancements prononcés par la Société du Steeple-Chase, le procès intenté par M. de Montbel à la Société d'Encouragement et à la Société Sportive, à propos de la mesure prise contre Bonbon Rose, et enfin la séance que le Comité consultatif permanent des courses a consacrée à la question.

M. Ed. Blanc, au nom de la plupart des propriétaires éleveurs, faisant partie du Comité, a signalé les imperfections du système actuel, et la nécessité d'en étudier un autre. Il a mis en relief le côté choquant d'un règlement qui ne permet pas d'atteindre les auteurs des manœuvres coupables, qui fait supporter tout le poids de la répression par des propriétaires, généralement innocents, et qui, enfin, en cas de distancement, attribue le prix à des concurrents, qui n'ont été soumis à aucun examen.

Punir les vrais coupables, donner aux justiciables les garanties les plus complètes, tel est le double but à atteindre. Les garanties que peuvent exiger les intéressés sont de deux sortes : garanties contre l'erreur, et garanties d'impartialité. Il faut que l'identité du prélèvement de salive soit assurée de la façon

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DU HUIT DANS LE PRIX REUGNY

la plus rigoureuse, qu'à l'expertise de l'agent des Sociétés de courses, le justiciable puisse opposer la sienne, et puisse apporter, s'il y a lieu, la preuve contraire. Il faut, d'autre part, que les propriétaires et les entraîneurs aient la certitude que la justice est égale pour tous. Ici, on désigne pour les prélèvements le gagnant, là, un cheval tiré au sort, et ailleurs, un quelconque que les commissaires désignent au gré de leurs soupçons. Le prélèvement obligatoire de la salive de tous les gagnants, est le seul moyen d'assurer une répression efficace.

Au point de vue technique, il y a également une étude sérieuse à faire. Que le procédé Frankel-Kaufmann soit un révélateur certain des alcaloïdes qui peut receler les salives soumises à l'examen, cela ne paraît pas douteux : mais toute la question n'est pas là. Le point important est la durée de l'élimination des alcaloïdes. Nombre de chevaux sont soumis à un régime où les alcaloïdes entrent, pour la plus grosse part, et il n'y a là rien d'illicite.

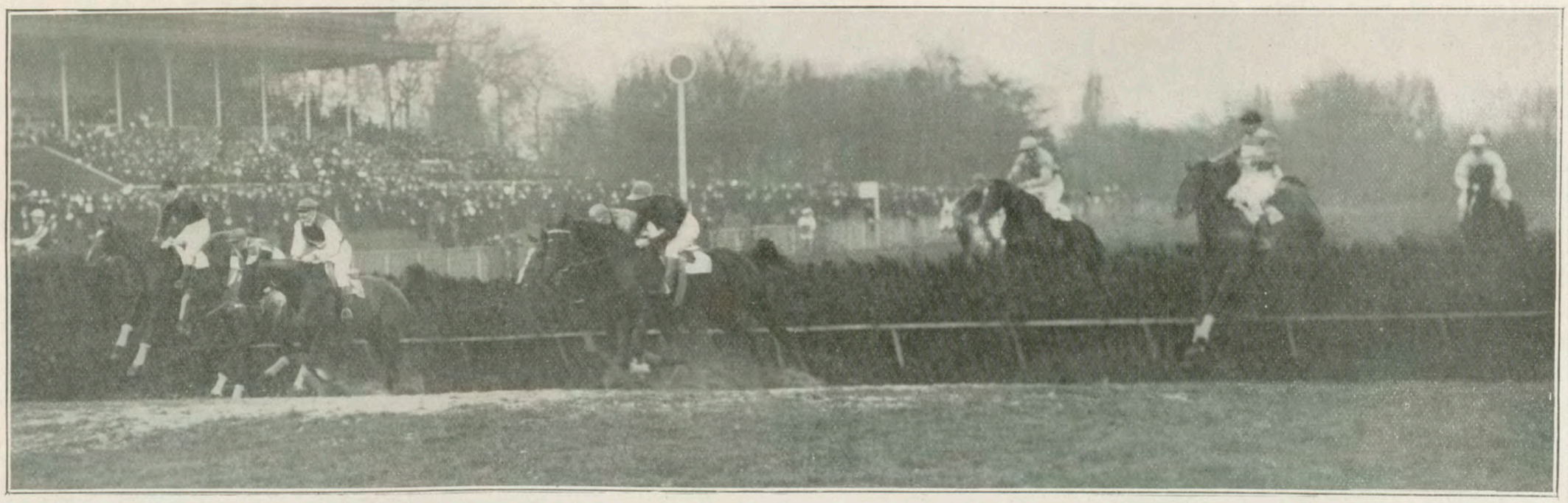
Le règlement n'interdit que les excitants administrés le jour de la course. On peut donc, la veille et les jours précédents, donner quotidiennement aux chevaux, des doses légères d'alcaloïdes qui, dans ce cas d'ailleurs, n'agissent nullement comme excitants. D'une façon générale, il n'est pas possible, dit M. Kaufmann, de trouver trace dans la salive d'un alcaloïde absorbé la veille. Mais ne peut-il y avoir des exceptions ? La durée de l'élimination ne peut-elle varier d'une race à l'autre, d'un animal à l'autre, suivant la différence de tempérament et les circonstances ? Un pur sang n'élimine peut-être pas comme un carrossier, ni un cheval soumis à l'effort d'une course publique comme un qui reste à l'écurie.

Le Comité consultatif a nommé, pour l'étude d'une règlementation nouvelle, deux sous-commissions, l'une technique, l'autre juridique. Espérons qu'elles trouveront une solution satisfaisante à ces questions.

En attendant, la campagne de steeple-chasing s'achemine vers sa fin. Auteuil nous donne toujours des courses fort intéressantes, bien que le personnel se renouvelle peu. Sauveur et Magicienne ont fait les premiers rôles dans le Prix La Haye-Jousselin, comme ils l'avaient fait déjà dans le Prix Montgomery. Sauveur avait battu Magicienne d'une tête la première fois, la seconde, c'est Magicienne qui a battu Sauveur de deux longueurs ; et l'interversion n'a nullement surpris, car il avait bien semblé que la pouliche, sans une faute à la dernière haie eut triomphé déjà lors de la première rencontre. C'est une excellente pouliche que cette Magicienne, mais son écurie abuse un peu d'elle.

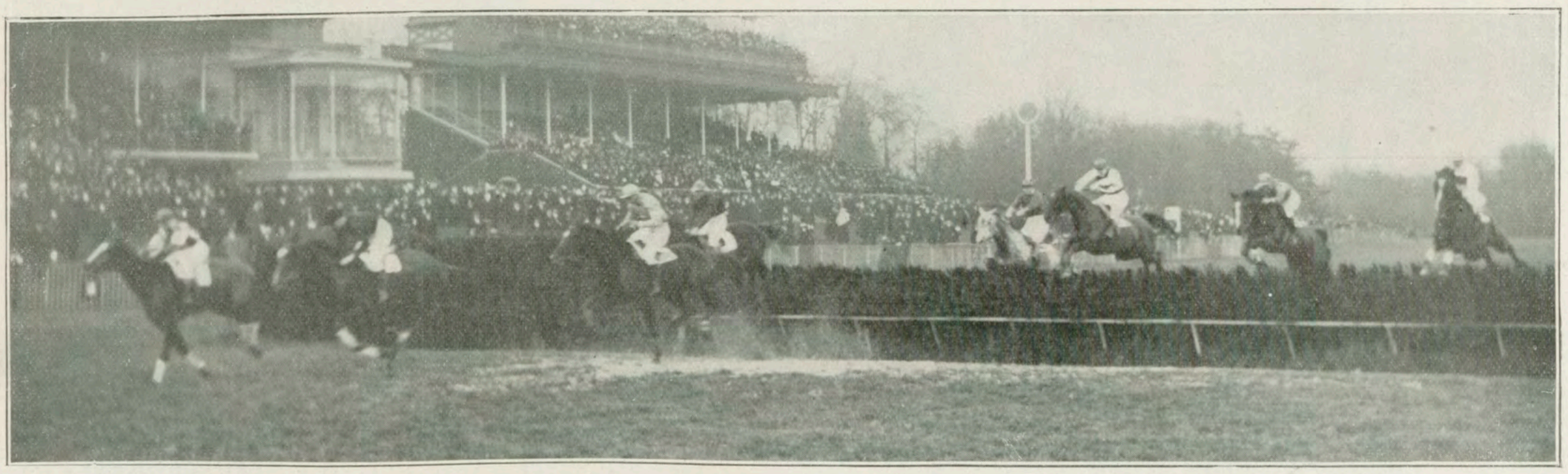
Stuart.

LES DERNIÈRES D'AUTEUIL



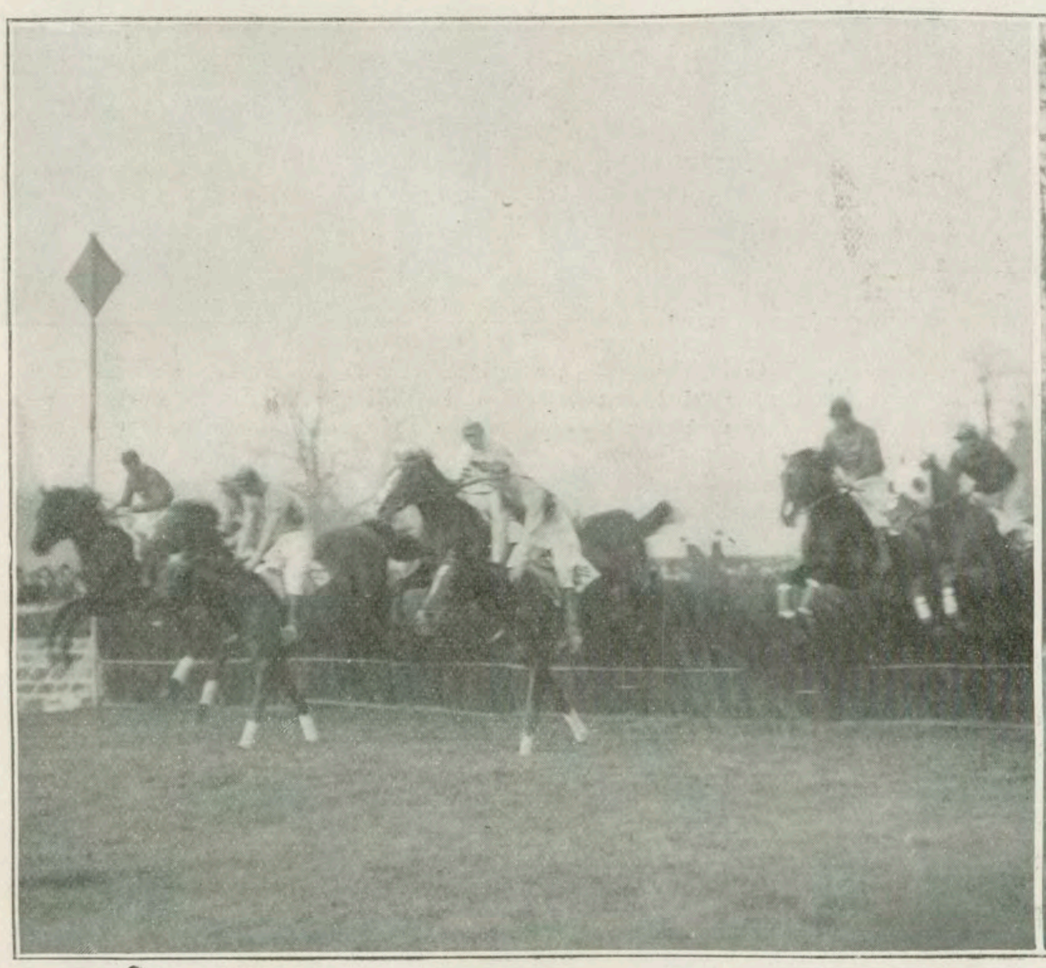
LE PRIX DE LA HAYE-JOUSSELIN (5.500 mètres, 40.000 francs). — 1er Décembre. — Le premier saut de la rivière.

Or du Rhin III, Sélinonte et Sauveur se sont élancés en tête. Sélinonte, Le Miracle, Or du Rhin III, Vingt Hanaps se sont présentés dans cet ordre pour aborder la rivière des tribunes, Le Balafré II et Ratafia II culbutaient, tandis que Vingt Hanaps dérobait.



LE SECOND SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES.

Sauveur, Selinonte, Port-au-Prince sautaient pour la seconde fois la rivière des tribunes, devant Hopper, Or du Rhin III et Le Miracle ; au talus, Sélinonte tombait. Dans les tournants, Magicienne venait se placer entre Sauveur et Hopper, elle rejoignait Sauveur à la dernière haie et le réglait facilement. Hopper était troisième devant Port-au-Prince et Le Miracle.



LE PRIX VANILLE (15.000 francs). — 8 Décembre. — La haie du mur en pierre.

Galafron, Upholsterer, Nickel, Gold Blade et Eleusis II sont partis en tête. Dans les tournants, Nickel, Humbug, Gold Blade, se présentaient. Sur le plat, Galafron venait battre Gold Blade d'une demi-longueur.

LE PRIX MAUBOURGUET (15.000 francs). — 8 Décembre. — Le Brook.

Menuet III, Oiselette, Make Haste II ont été les premiers. Au mur de terre, Make Haste II et Inquisitif tombaient. A la rivière des tribunes, c'était le tour d'Anderson et Va Tout. Rosely l'emportait dans la ligne droite de 6 longueurs.

LE COURSING EN ANGLETERRE

SUR LA PISTE D'EVERLEIGH

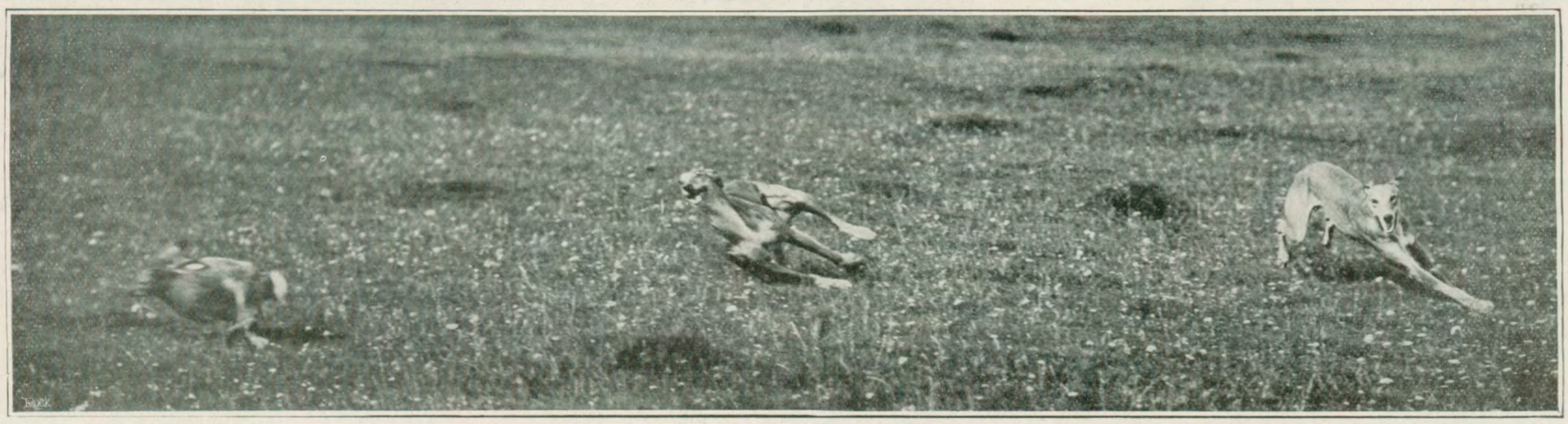
Le coursing est très en vogue de l'autre côté de la Manche et nombreux sont les sportsmen anglais qui possèdent une écurie de greyhounds. Nous publions des photographies très curieuses prises au cours d'une réunion de coursing à Everleigh (comté de Wiltshire).

LE DÉPART DU LIÈVRE

Le lièvre, à qui on accorde une avance de 80 à 100 mètres, a fort à faire pour échapper aux greyhounds qui courent à une vitesse de 65 à 70 kilomètres à l'heure.

ON AMÈNE LES LÉVRIERS SUR LA PISTE

Le slipper est l'homme qui a la délicate mission de donner le départ aux chiens en les libérant de leurs colliers.



UN CROCHET DU LIÈVRE POUR ÉCHAPPER AUX CHIENS

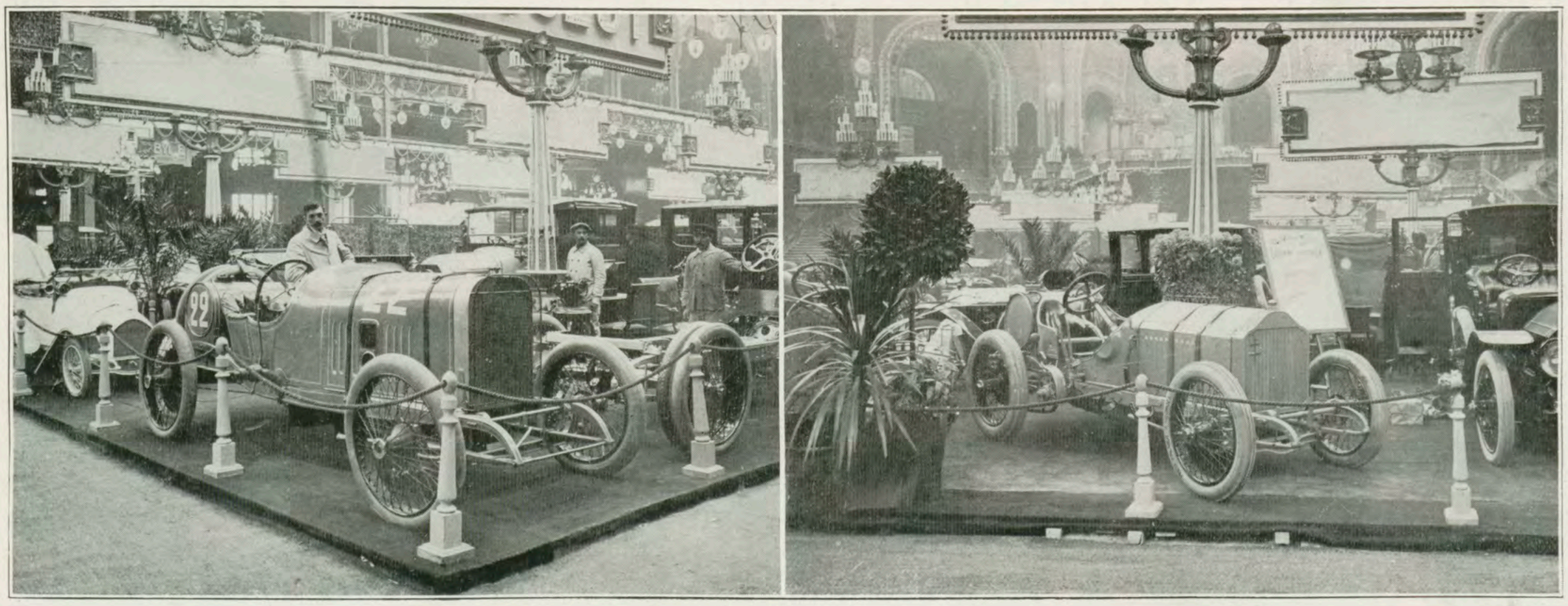
Dès que le lièvre se voit serré de près par un de ses poursuivants, il fait des crochets, et rien n'est plus joli que de voir les chiens qui suivent les crochets, en dessinant, sans ralentir leur allure, l'arc de cercle le plus petit qu'ils peuvent décrire.

LE XIII^e SALON DE L'AUTOMOBILE

LE PRÉSIDENT FALLIÈRES INAUGURE

Le Président de la République, inaugurant le Salon de l'Automobile, a tenu à encourager personnellement le spécialiste de la voiture légère, qu'est M. Delage, en lui adressant tous ses compliments sur le succès si rapide de sa maison et sur la façon magistrale avec laquelle il justifie sa devise : « Ne faire qu'une chose, mais la bien faire ! »

LE XIII^e SALON DE L'AUTOMOBILE



LES TRIOMPHATEURS DE L'ANNEE

Les voitures lauréates de l'année sont longuement admirées par les visiteurs. A gauche, la voiture avec laquelle Boillot a remporté une éclatante victoire au dernier Grand Prix de l'A. C. F. et à droite, la Lorraine-Dietrich avec laquelle Hémery vient de faire une hécatombe de records depuis l'heure jusqu'aux 6 heures.

Sans entreprendre de décrire en détail les châssis exposés au Grand Palais, depuis huit jours, il nous a paru intéressant de chercher à mettre en lumière quelques-unes des nouveautés de l'année, et surtout de dégager les tendances générales de la construction automobile en 1913.

Il n'y a pas, sans doute, pour l'œil du profane, de nouveautés bien sensationnelles ; les voitures n'ont pas beaucoup changé depuis 1910, tout au moins dans leurs lignes générales. Cependant, elles se sont perfectionnées, tant au point de vue commercial qu'au point de vue purement technique.

L'exemple des Américains qui vendent depuis longtemps des voitures toutes carrossées, munies de tous leurs accessoires, prêtes, en un mot, à prendre la route, a porté ses fruits chez nous. Panhard a donné le branle, et, maintenant, un grand nombre de constructeurs se sont enfin décidés à nous offrir des voitures complètes.

Dans l'étude du châssis et du moteur, les dominantes sont: la simplification des formes extérieures, la recherche de plus en plus poussée de l'accessibilité des divers organes et de la facilité de l'entretien du châssis, et enfin, la guerre au bruit et aux vibrations.

Du côté moteur, nous voyons disparaître presque complètement les mono et bicylindres: Le quatre-cylindres règne en maître, même sur les toutes petites voitures. Le six-cylindres n'a pas fait les progrès qu'on était en droit d'attendre de lui: sans doute, la difficulté technique de son établissement, insoupçonnée au début, a rebuté nombre de ses partisans.

Les moteurs ont leurs cylindres monoblocs: les tuyauteries disparaissent dans la fonte. Notons, en outre, le souci de presque tous les constructeurs de bien soutenir le vilebrequin, par trois, ou même cinq paliers.

La réunion en un seul bloc du moteur, de l'embrayage et du changement de vitesses, depuis si longtemps pratiquée chez Motobloc, a conquis du terrain : Panhard, Hispano, D. F. P, Napier, Pic-Pic, Excelsior, Ford, C. L. C., et bien d'autres encore, l'ont adopté. C'est là, certainement la solution de l'avenir.

Le graissage du moteur atteint la perfection à peu près partout : les deux écoles de graissage, par pression et par barbotage, offrent des solutions également bonnes.

Les sans-soupapes sont moins nombreux qu'en 1910 : en somme, à part quelques honorables exceptions, le Knight reste seul, chez Panhard, Minerva, Daimler, Mors...

Les boîtes de vitesses sont en majorité à quatre vitesses, même sur les petites voitures, et c'est tant mieux : quand donc tout le monde comprendra-t-il que si deux vitesses sont suffisantes pour une soixante chevaux, quatre vitesses représentent un minimum pour une petite voiture.

Les transmissions à chaînes semblent avoir vécu : le cardan règne absolument partout, même sur les grosses voitures.

Les ponts arrière se sont allégés et simplifiés : toute la quincaillerie des bielles de poussée, tendeurs, jambes de force, aura bientôt disparu : les courses ont montré que les ressorts sont parfaitement capables de pousser et de résister au couple de renversement : demandez plutôt à Peugeot et à Sunbeam !...

Dans plusieurs firmes, on a cherché à simplifier le démontage des organes du pont arrière. Le châssis américain R.C.H. dont Depasse s'est assuré la vente pour la France, est un exemple très joli de cette simplification : on peut retirer du carter le couple conique et le différentiel tout entier, la voiture restant sur ses roues : il n'y a que quelques écrous à dévisser.

Les carrosseries se rapprochent toutes du type torpedo, si joli de lignes, et si confortable : et dire qu'il a fallu plus de douze ans pour qu'on arrive à un type rationnel de carrosserie !...

A signaler encore les progrès de l'éclairage des voitures : beaucoup de châssis sont munis d'une dynamo d'éclairage, mue par le moteur. Il est certain que, quand on a goûté de l'éclairage électrique sur une voiture, on ne peut se résoudre à revenir aux lanternes à pétrole, à essence, ou aux phares à acétylène, toujours sales, malodorants et nécessitant des manipulations aussi longues que peu ragoûtantes — manipulations que le chauffeur a à exécuter d'ordinaire à la tombée de la nuit !...

LA COUPOLE CENTRALE

Le Salon, merveilleux par les expositions des divers constructeurs, devient féerique lorsque s'embrase la coupole, chaque jour, à 4 heures.

A TRAVERS LES STANDS

La Société *Lorraine Dietrich* expose, comme toujours, les modèles qui remportent un grand succès auprès des amateurs de belle mécanique ; dans son stand, on peut voir de près la 60-chevaux qui, pilotée par Hémery, a remporté récemment, à Brooklands, toute une série de records, notamment celui de l'heure, à une moyenne de 157 kilomètres.

Il nous semble intéressant de rappeler dans cette étude la liste des records qu'il s'est attribués au cours de sa merveilleuse performance :

1re heure : 157 kil. 100 m.
2e heure : 305 kil. 345 m.
3e heure : 457 kil. 775 m.
4e heure : 554 kil. 837 m.
5e heure : 680 kil. 552 m.
6e heure : 832 kil. 700 m.

On juge par ces chiffres de la valeur de la Lorraine-Diétrich aussi brillante pour la course que pour le tourisme.

Signalons aussi les châssis 12, 16 et 40 chevaux, qui permettent de constater le souci mécanique qu'apportent les grandes usines d'Argenteuil, dans le moindre détail de leur construction.

La Charron limited, la voiture rapide et usant peu, que bon nombre de sportsmen ont choisie, est surtout remarquable par son haut rendement.

Les dirigeants de cette marque ont, d'ailleurs, fait tout ce qu'il fallait pour arriver à ce but, organisant des services spéciaux pour s'assurer que les matières premières choisies répondaient bien aux caractéristiques requises.

La mise au point des châssis, et cela, on peut le constater, est extrêmement sévère.

Une voiture ne sort pas des ateliers de Puteaux avant d'avoir couvert au moins 300 kilomètres sur la route.

Toutes les grandes marques étrangères sont représentées au Grand Palais. Parmi celles-ci, *Benz* attire particulièrement l'attention. La grande usine de Mannheim, construit en série tous les types de châssis répondant aux desiderata des touristes, depuis la 250 chevaux, comme celle qui triompha en Floride et à Gaillon, jusqu'au coquet petit coupé de ville 10 chevaux.

Les différents modèles de *Delage* sont réunis dans un joli stand et en les regardant, on se prend à regretter que l'excellent constructeur de Levallois, le père de la voiture légère, n'ait pas pris part aux grandes épreuves de l'année, mais on connaît sa devise : « Ne faire qu'une chose, mais bien la faire ». Peut-être l'an prochain s'attachera-t-il à la mettre en pratique dans le sport automobile pur ?

Barré, le constructeur de Niort a acquis une belle notoriété, très justifiée d'ailleurs, car il expose des châssis fort étudiés, nos lecteurs se souviennent certainement des succès qu'il a remportés dans le Tour de France automobile, ses voitures, que l'on voit circuler partout maintenant, ont une réputation de régularité et d'endurance tout à fait méritée.

Les moteurs pousses sont à l'ordre du jour, c'est pourquoi les visiteurs consacrent un long examen aux *Hispano-Suiza*, c'est surtout comme j'ai pu le constater dans le stand de M. Magne, l'excellent concessionnaire de cette marque, que l'on peut voir de près sur un torpedo et un coupé les deux types d'Hispano qui ont tant de succès.

Puisque j'ai parlé des moteurs poussés, à propos d'Hispano-Suiza, je veux faire une mention toute particulière pour la marque *Gobron* qui, depuis plus de quinze années, construit son fameux moteur.

Il est inutile de rappeler l'avantage que présente l'explosion entre les deux pistons, caractéristique de ce moteur, aussi, parlerai-je simplement des châssis que l'usine de Billancourt expose dans son stand. Il y a là côte à côte une 12, une 20, et une 40 chevaux ; tous les détails y sont remarquablement soignés : le graissage, entre autres, est très bien compris, la pédale de l'accélérateur est reliée directement à l'organe de débit.

Comme vitesse, les Gobron ne craignent personne, on se souvient du raid de M. Denoncin qui, au cours du rallye Paris-Monaco, au mois de janvier, couvrit les 1.020 kilomètres d'une seule traite, avec plus de quatre heures d'avance sur son suivant immédiat.

Avant d'en terminer avec les voitures, et de passer aux voitures légères et voiturettes, je tiens à parler un peu de l'amortisseur J.-M., établi par M. *Jacquet-Maurel*, Toutes les automobiles en sont munies aujourd'hui et c'est tant mieux pour leurs occupants, car il faut bien le dire, la majorité des routes françaises excellentes autrefois, sont devenues exécrables maintenant.

Avec les jumelles élastiques J.-M., la suspension se trouve bien améliorée et les voyageurs d'abord, les organes des voitures ensuite s'en trouvent bien mieux.

Mais il n'y a pas que des voitures au Salon. Quelques maisons, trop rares, exposent aussi des bicyclettes et des motocyclettes : le Stand *Automoto* est l'un des plus intéressants. Le succès de cette firme, pendant le tour de France, ne lui ont pas fait oublier les machines à moteur. Une visite au Stand fera mieux qu'une longue description. Ses motocyclettes surtout sont remarquables.

En terminant, signalons le Stand de la *Vacuum Oil et Cº*. Non pas qu'il y ait là matière à regarder : des bidons d'huile ne présentent pas un intérêt tel qu'il faille les contempler plusieurs minutes. Mais dans ces bidons, il y a de bonne huile — et la bonne huile est rare, par le temps qui court. Cependant, la qualité de l'huile est, on l'oublie trop souvent, le principal facteur de la durée d'une voiture.

LES PETITES VOITURES

On sait qu'il y a deux écoles pour la construction des petites voitures. Les partisans de l'une conçoivent leurs véhicules comme la réduction d'une grosse voiture.

Les châssis comprennent les mêmes organes : un moteur — auquel on ne peut rien changer en dehors des dimensions, — un embrayage, une boîte de vitesses à trains baladeurs, un différentiel : en un mot, tout ce qui entre dans la construction d'une voiture de grande puissance. Seulement, l'alésage du moteur est plus faible, le diamètre du cône d'embrayage est plus petit, les pignons de la boîte de vitesses ont une denture moins large.

Il s'en suit, au point de vue prix de revient, que ces réductions de grosses voitures coûtent proportionnellement aussi cher, plus cher même qu'une soixante-chevaux, à qualité égale pour la matière première.

Si l'on veut arriver *quand même* au bon marché, il faut se résoudre à prendre de l'acier d'un prix moins élevé, qui, moins dur, se laissera travailler plus rapidement en usant moins les outils, mais qui, par contre, s'usera plus vite. On truquera en outre, sur le fini de l'usinage, la dimension des pièces Finalement on arrive, quand on s'engage dans cette voie dangereuse, à produire des châssis de qualité médiocre, qui ne donneront guère que des ennuis à leur propriétaire.

L'autre école, au contraire, quittant résolument les sentiers battus, cherche, pour la voiturette, des solutions spéciales et nouvelles.

La marque *Arista* est l'un des champions de cette école, qui cherche à réaliser du bon marché sans sacrifier la qualité.

On va voir comment en examinant rapidement les divers organes du châssis.

Sur le moteur, il n'y a rien à gratter : un moteur de voiturette doit être aussi soigné, plus soigné même dans sa construction, qu'un moteur de grosse voiture. Alors qu'en effet celui-ci ne travaillera qu'exceptionnellement à pleine charge, le moteur de voiturette aura presque constamment à fournir un sérieux effort.

Les châssis Arista à quatre cylindres (8 HP et 10 HP) sont montés avec les excellents moteurs Chapuis-Dornier, dont la réputation n'est plus à faire.

Reste la transmission.

Elle s'effectue, sur le pont arrière, de la façon classique, au moyen d'un arbre à cardan, dont l'extrémité antérieure est le prolongement de l'arbre vilebrequin.

Le pont porte à la fois l'embrayage et le changement de vitesses.

L'arbre à cardan porte un large plateau qui tourne avec lui. Perpendiculairement à ce premier plateau, un deuxième disque formant galet de friction, vient s'appuyer sur lui par sa tranche. Il peut coulisser sur son axe, parallèle à l'axe des roues arrière, et peut par conséquent entrer en contact avec le premier plateau, soit par son bord extrême, soit près de son centre.

Suivant la position qu'il occupe, on obtient ainsi une gamme continue de toutes les vitesses en marche avant et la marche arrière.

Sur l'axe du galet est calé un pignon qui est relié à l'arbre des roues arrière par une chaîne silencieuse. L'ensemble des deux pignons et de la chaîne constitue un démultiplicateur.

Comme on le voit, c'est la simplicité même.

Un levier, placé à la droite du conducteur, permet de faire coulisser le galet sur son axe et de réaliser ainsi la manœuvre du changement de vitesses.

Ce système de transmission par plateaux de friction n'est pas nouveau, certes. Il y a belle lurette qu'il a été employé pour la transmission dans les voiturettes.

Mais, instruits par l'expérience, les constructeurs des châssis Arista ont su le réaliser de façon telle qu'il fonctionne sans le moindre accroc.

En dehors des questions de détail, dans lesquelles nous ne voulons pas entrer, il nous suffira de signaler le grand diamètre des plateaux de friction, qui est une garantie de bon fonctionnement.

Il permet en effet de donner aux parties en contact des deux plateaux de très grandes vitesses linéaires. L'effort à transmettre reste donc toujours très faible.

On sait en effet que la puissance, dans une transmission, est le produit de deux facteurs : l'intensité de la force transmise par la vitesse de déplacement de son point d'application. Plus cette vitesse sera grande, moins l'intensité de la force sera considérable ; moins, par conséquent, l'effort qui applique l'un contre l'autre les deux plateaux aura besoin d'être exagéré. C'est dans la grandeur de cet effort qu'est l'écueil de ce genre de transmission, écueil qui a été habilement évité par les constructeurs des voiturettes Arista.

Comme nous l'avons annoncé, on a donc supprimé radicalement les organes tels que :

Boîte de vitesses avec ses engrenages multiples.

Différentiel avec ses pignons d'angle, ses axes et ses pignons satellites.

Cône d'embrayage avec ses nombreuses pièces d'assemblage.

La suppression de ces organes mécaniques réalise une économie considérable dans la construction, en même temps qu'elle réduit l'entretien à sa plus simple expression.

En un mot, les automobiles Arista, lancées aujourd'hui sur le marché, résument la simplicité mécanique et s'affirment les plus économiques d'entretien et d'achat.

Il a été établi trois modèles de voiturettes Arista :

6 HP monocylindrique.

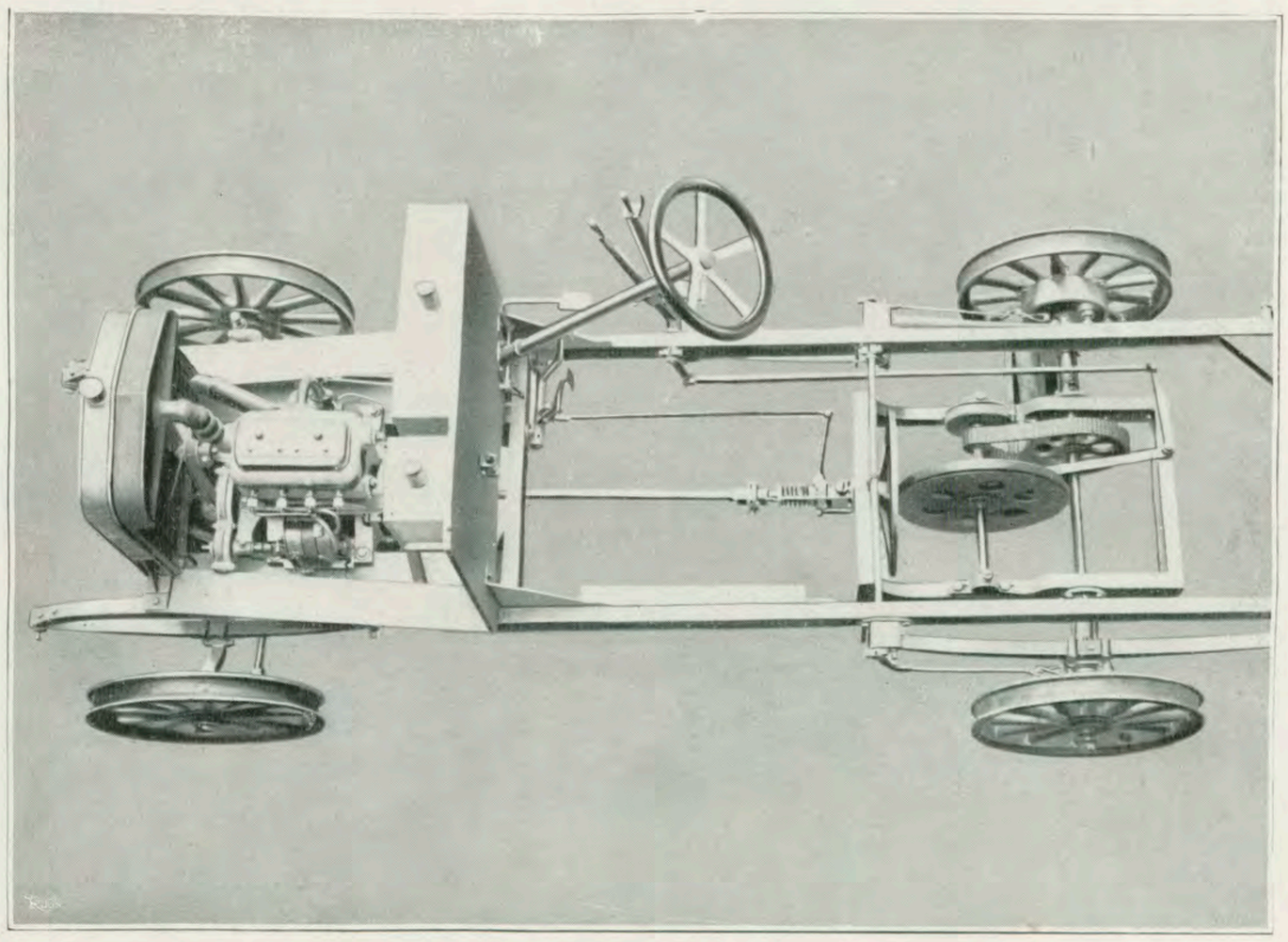
8 HP 4 cylindres.

10 HP 4 cylindres.

Les voiturettes 4 cylindres sont montées avec des moteurs, comme nous l'avons dit, Chapuis-Dornier ; le graissage du moteur est assuré au moyen d'un réservoir d'huile qui communique avec un niveau placé sur la planche avant, et une disposition spéciale oblige le conducteur à fermer son réservoir d'huile lorsqu'il arrête son moteur ; le réservoir d'essence est placé sous le capot et a une contenance de 20 litres.

Les automobiles Arista sont montées avec des matériaux de première qualité et des accessoires des premières marques qui existent sur le marché.

Aussi, croyons-nous que ces véhicules auront, auprès du public connaisseur, qui sait et veut faire de son argent un emploi judicieux, sans sacrifier au misérable snobisme, un succès considérable, et parfaitement mérité, du reste.



LE CHASSIS ARISTA

La voiture légère Arista constitue l'un des clous du Salon. Elle résume la simplicité mécanique et s'affirme comme l'une des plus économiques d'entretien et d'achat.

LES VOITURES UNIC

Parmi les châssis que la firme *Unic* expose cette année au Grand Palais, deux types seront particulièrement remarqués: c'est d'abord le 10 HP 4-cylindres, et les châssis dits « type exportation ».

Nous allons en signaler brièvement les caractéristiques principales,

La voiture légère 10 hp. — Cette voiture répond pleinement aux desiderata exprimés par la clientèle qui cherche un véhicule robuste de construction, économique d'achat et d'entretien, propre au service de ville pour les affaires, et capable néanmoins d'affronter la route pour le tourisme,

Le moteur, un 4-cylindres 65 × 110, est monobloc. On sait combien cette disposition des cylindres est en faveur aujourd'hui: elle donne au moteur un aspect de simplicité et de propreté mécanique tout à fait plaisant.

Les soupapes sont renfermées dans un carter: autre raison qui contribue puissamment à l'élégance générale; le bruit inévitable du choc des poussoirs contre les queues des soupapes est amorti, et l'ensemble du moteur est préservé des projections d'huile, en même temps que les soupapes sont à l'abri de la poussière.

Le graissage se fait sous pression: une pompe, puisant l'huile dans le carter, la refoule dans les paliers, d'où elle gagne les manetons des têtes de bielles par des canaux forés dans le vilebrequin. D'où une sécurité absolue et un graissage parfait à tous les régimes.

La circulation d'eau se fait par thermo-siphon.

Le carburateur est automatique, naturellement, et du type G. Richard.

L'allumage est assuré par une magnéto Bosch à avance fixe.

Le réservoir d'essence est en charge; il est placé dans le bouclier, très accessible par conséquent, et le carburateur est alimenté même dans les plus fortes côtes jusqu'à la dernière goutte du contenu du réservoir.

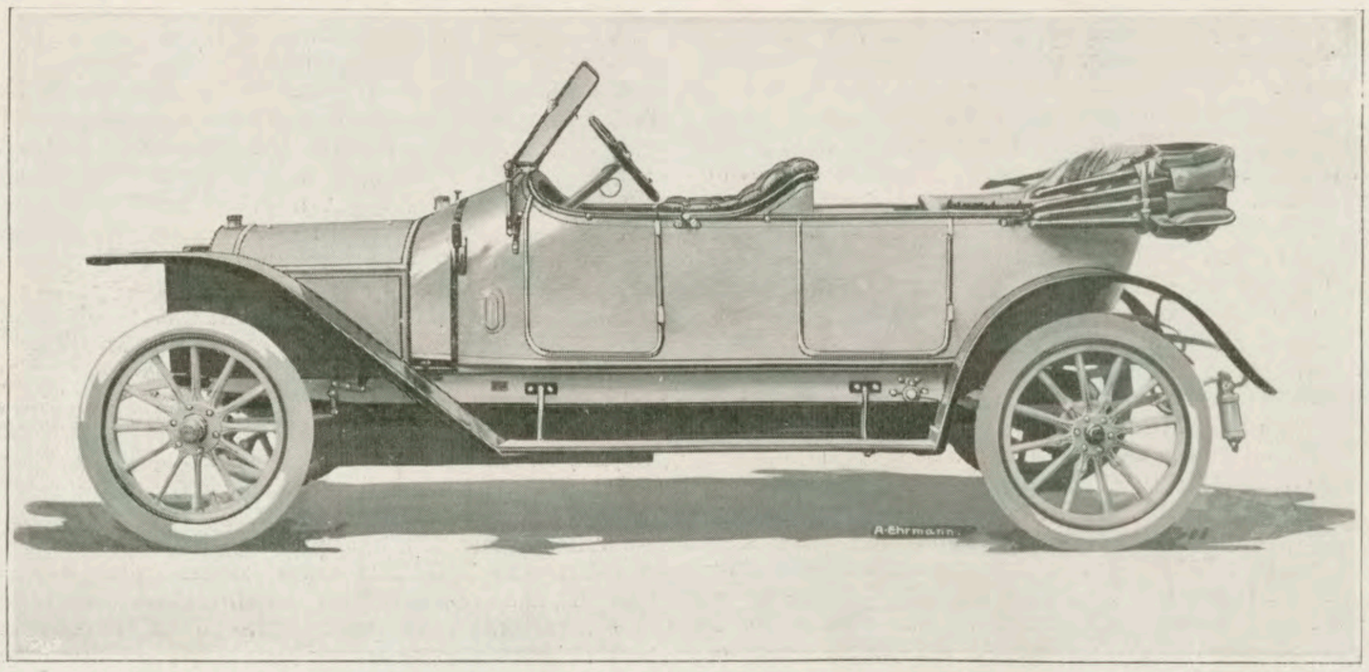
L'embrayage est à cône cuir, rendu très progressif par des ressorts interposés entre le cuir et le cône métallique.

Il est réuni à la boîte de vitesses par un double joint élastique en cuir; les joints de Cardan ou de Oldham, toujours quelque peu bruyants, sont donc supprimés.

Le changement de vitesses comprend quatre vitesses et la marche arrière, obtenues par double train baladeur. Félicitons la maison Unic d'avoir muni cette voiture de quatre vitesses, qui sont d'autant plus nécessaires que le moteur a une faible puissance. C'est une erreur absolue de faire — sous prétexte d'économie — des petites voitures à trois vitesses seulement.

La transmission se fait par un arbre à cardan. Le pont arrière, en acier embouti, est formé de deux trompettes qui prolongent le carter.

Les freins sont tous les deux à segments extensibles, du type dit « intérieur ». La pédale commande le frein de la transmission, le levier le frein des roues.



LA VOITURE UNIC 12 CHEVAUX

Cette jolie petite voiture 12 chevaux 4 cylindres est vendue toute carrossée, en torpedo, 6 places avec strapontins face à la route.

La direction, irréversible, est montée avec des roulements à billes. Elle est munie d'un dispositif de rattrapage de jeu.

La base d'accouplement est placée derrière l'essieu et articulée à rotules: notons ce détail, car il a son importance.

Les ressorts sont droits à l'avant, à crosse à l'arrière. Encore un point où apparaît le souci d'une construction pratique: les ressorts de droite, toujours plus chargés par suite du bombement de la route et de la circulation à droite, ont été prévus un peu plus forts que ceux de gauche.

Les roues sont à rais métalliques, et munies de jantes amovibles.

Signalons également la 12 HP 4 cylindres qui, toute carrossée torpedo, avec strapontins face à la route et pneus est vendue 8850 fr.

Les chassis, type exportation. — Le souci d'élargir le marché de l'Automobile jusque dans les pays où les routes ne sont pas toujours bien tracées, a amené les dirigeants de la firme Unic à créer des types spéciaux dits *Exportation*, qui conviennent spécialement aux pays chauds et mal pourvus de routes.

Ils diffèrent des types normaux par les points suivants:

1° Une élévation beaucoup plus grande au-dessus du sol, la partie la plus basse de l'essieu avant étant à un minimum de 275 millimètres;

2° L'ensemble des organes du châssis, et notamment le pont arrière, sont renforcés, de telle sorte que ces châssis peuvent fournir un service aussi dur que possible sur les plus mauvaises routes;

3° Des modèles sont également livrés avec amortisseurs de suspension à l'arrière, ce qui est intéressant au point de vue douceur de suspension et protection du mécanisme contre les cahots nombreux sur les routes défoncées de certaines régions;

4° Ils sont munis de radiateurs à grande puissance de refroidissement, permettant de circuler dans les pays les plus chauds sans échauffement anormal du moteur;

5° Ces châssis sont livrés sur roues métalliques fixes 85×105, munies de jantes amovibles. Leurs prix comprennent une jante nue de rechange;

6° La largeur de voie est de 1 m. 40.

On les fait en deux modèles: le 12 HP 75×120 et le 17 HP 90×130.

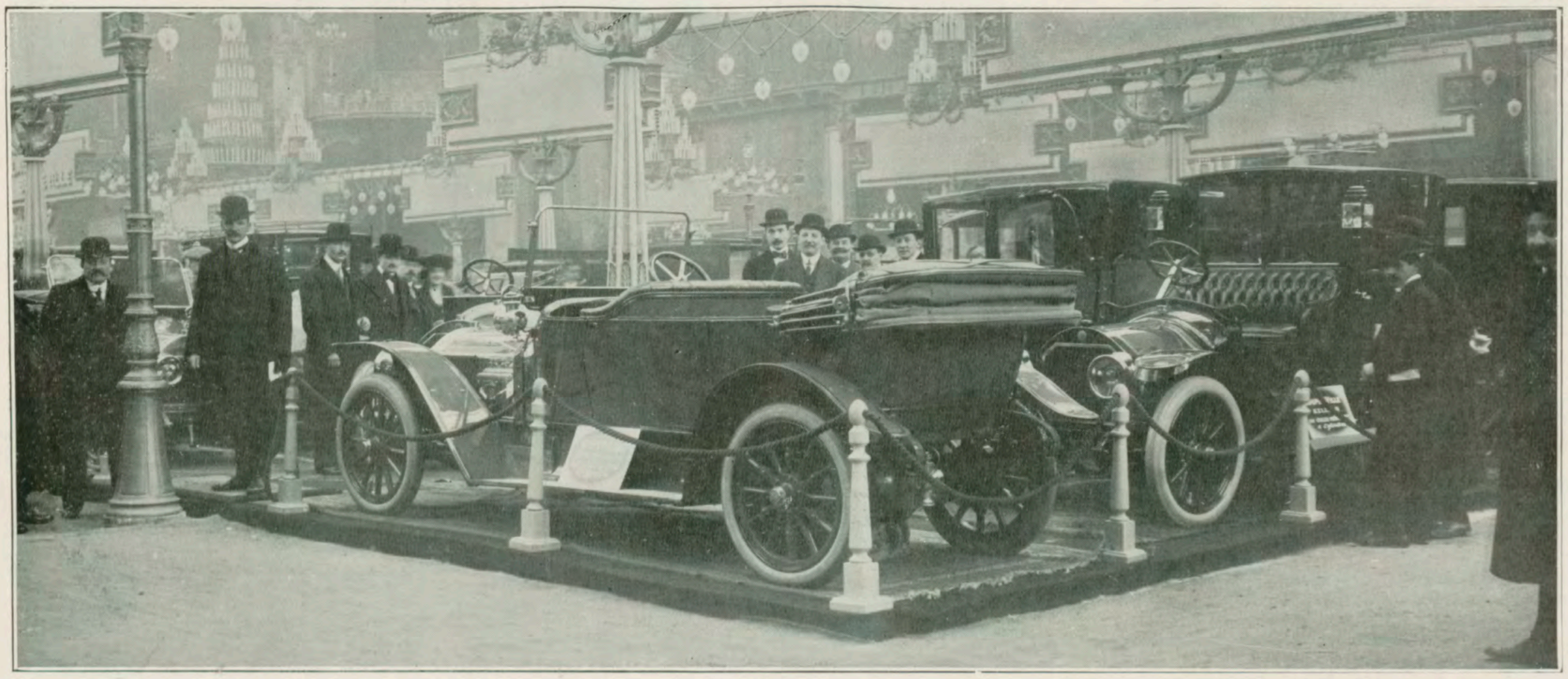
Véhicules industriels. — La maison Unis n'expose pas que des voitures de tourisme: au Stand des Véhicules industriels, nous retrouvons les taxis, si répandus dans les rues de Paris, et dont les usines de Puteaux se sont fait une spécialité.

En outre, un châssis 12 HP spécial pour camion et petite voiture de livraison, pouvant porter une charge utile de 1.200 kilogrammes, carrossé en omnibus d'hôtel.

Enfin, un 17 HP 90×130, convient aux camions et voitures de livraison, dont la charge utile ne dépasse pas 2.000 kilogrammes.

Comme on voit et comme, du reste, on pouvait s'y attendre, « Unic » a tenu à rester à hauteur de sa réputation, et son exposition est l'une de celles qui attirera le plus de visiteurs sérieux, c'est-à-dire de clients éventuels.

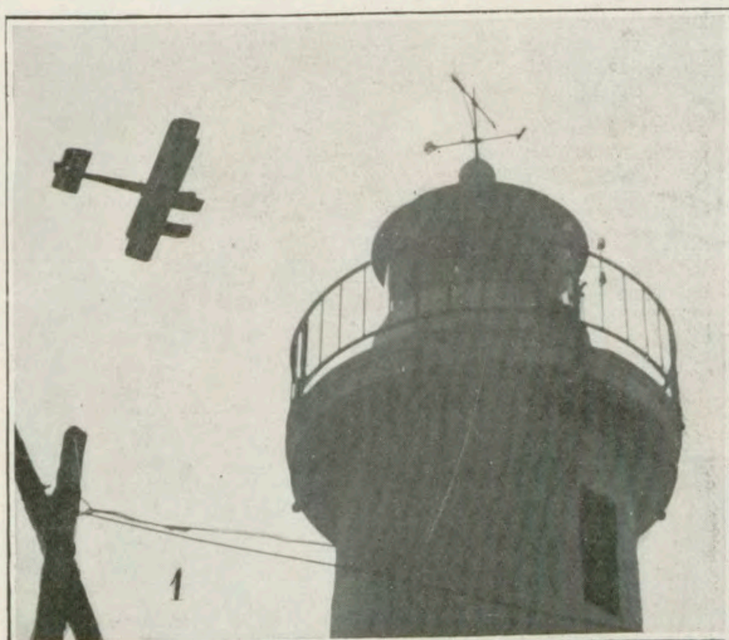
Henri Petit

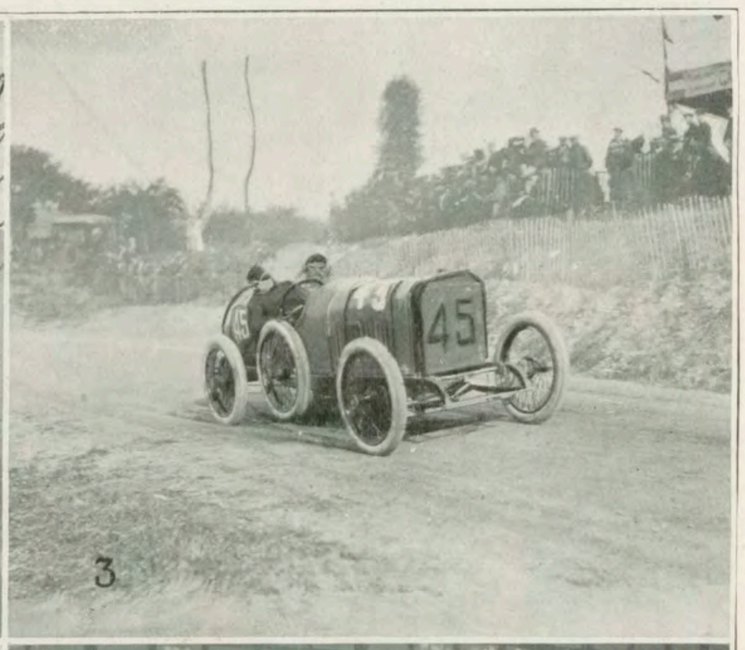


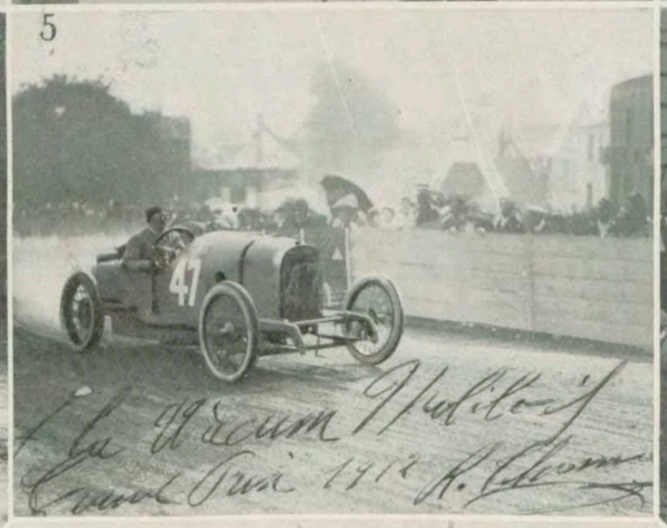
LE STAND UNIC AU SALON

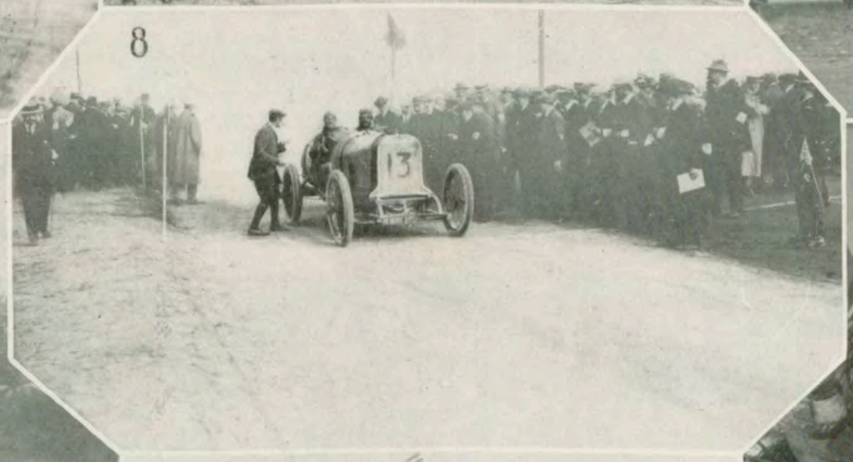
La Société anonyme des automobiles "Unic" a deux stands au Salon, l'un consacré aux véhicules industriels, l'autre aux voitures de tourisme. L'une des nouveautés de l'exposition répartie en ces deux stands est assurément le châssis type exportation. "Unic" présente également un nouveau dispositif de graissage très ingénieux.

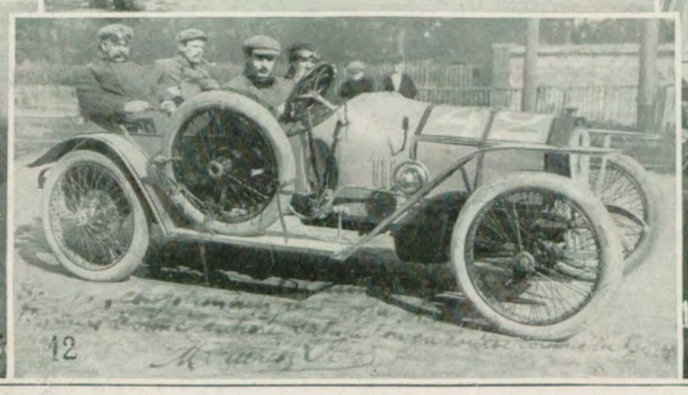
LES SUCCÈS DE MOBILOIL EN 1912







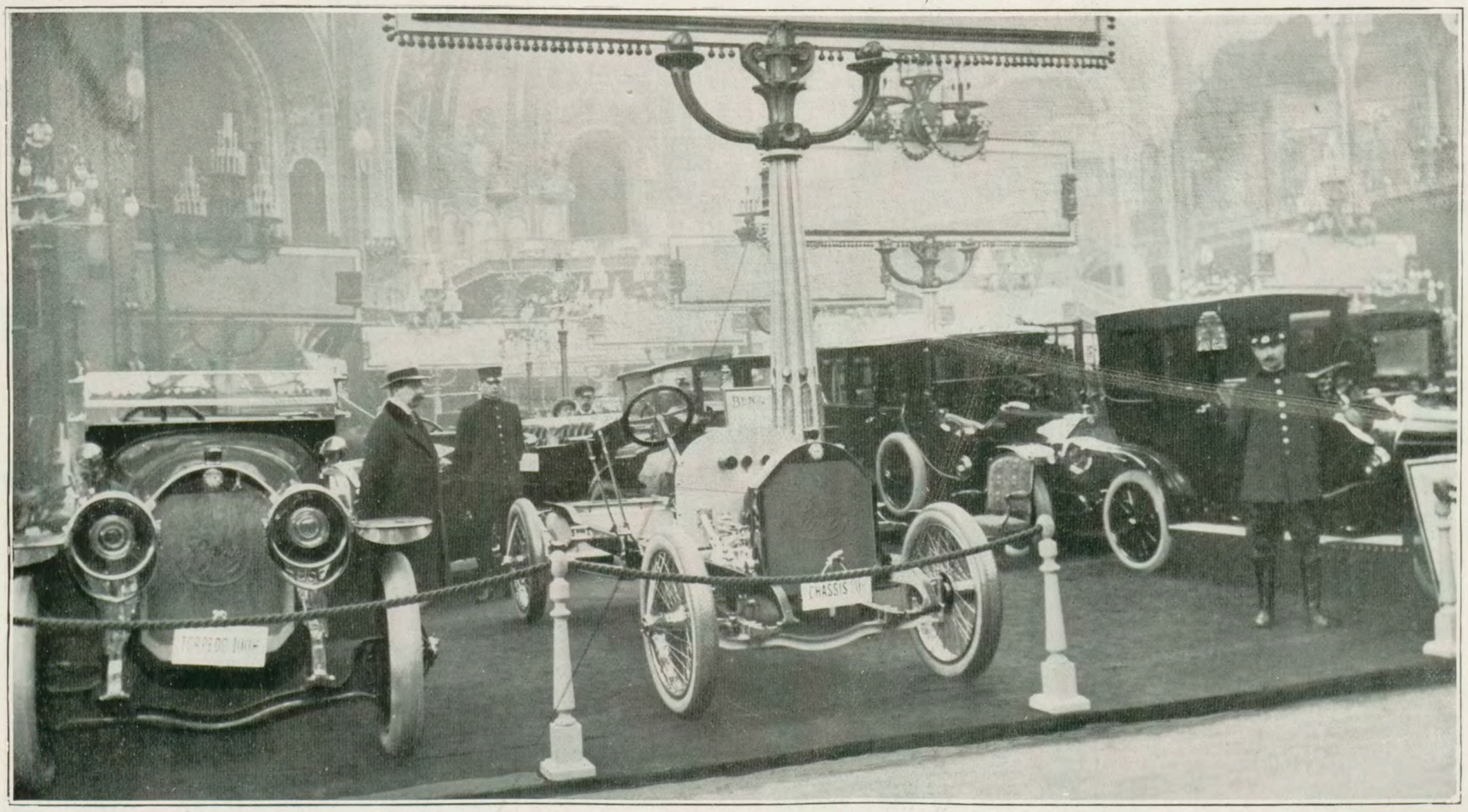




LES GRANDS VAINQUEURS DE 1912

Le Mobiloil « BB », de la Vacuum Oil Company, « l'huile qui graisse le plus », fut adopté par presque tous les vainqueurs de 1912 qui, en l'employant, savaient qu'ils n'auraient jamais le moindre ennui de graissage. Tous ces lauréats ont tenu à envoyer des attestations élogieuses aux directeurs de la Vacuum Oil Company. — 1. Labouret, gagnant du concours d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo. — 2. G. Boillot, vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F., à Dieppe. — 3. Zuccarelli, 1er du Grand Prix de France au Mans. — 4. Chartier-Desvarennes, lauréat des side-cars, au Circuit de Fontainebleau. — 5. Thomas, l'un de ceux qui se signalèrent au Grand Prix de 1912. — 6. De Vay, 1er du Critérium des motocyclettes. — 7, De Vère, l'un des vainqueurs de Gaillon. — 8. Goux, vainqueur de la Coupe de la Sarthe. — 9. Le *Sigma III*, gagnant du Prix des hydroplanes, au meeting de Monaco. — 10. Champoiseau, 2me du Grand Prix de France. — 11. Lavie, l'un des lauréats de Gaillon. — 12. Leduc, l'un des triomphateurs de Gaillon. — 13. Le *Grégoire-Astarté* qui a parcouru plus de 4.000 kilomètres dans l'Atlantique et la Méditerranée. — Tous, on le voit, emploient le Mobiloil « BB » de la Vacuum Oil Company.

LA REINE DE LA VITESSE

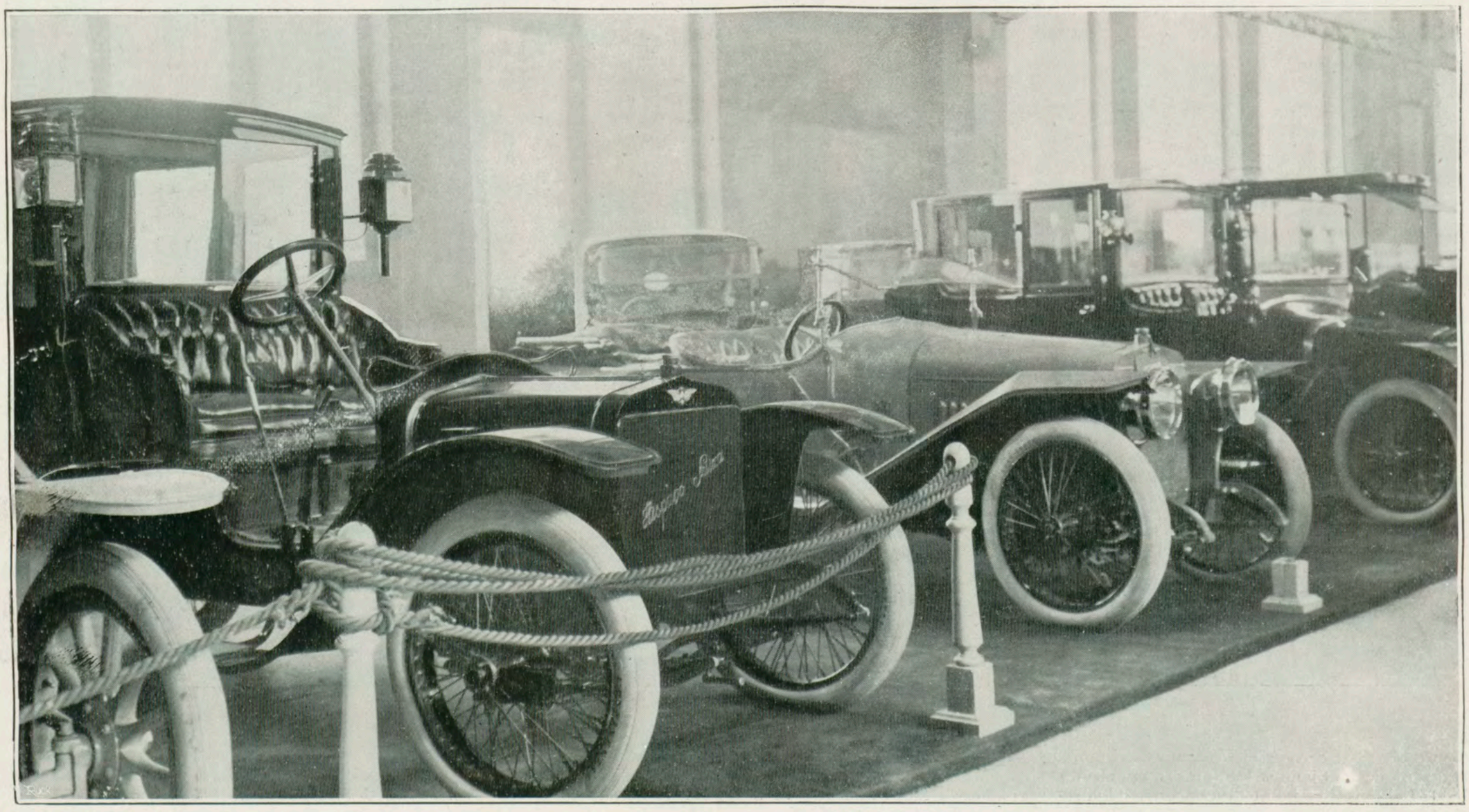


Torpédo 100 chevaux — Châssis 20 chevaux — Coupé de ville 10 chevaux

VUE GÉNÉRALE DU STAND BENZ

Benz, la plus importante usine d'Europe pour la construction des automobiles, est toujours détentrice du record du monde officiel de vitesse (228 kilomètres à l'heure) et du record de la côte de Gaillon établi en 1912 (163 kilomètres 636 sur une pente de 9 o/o).

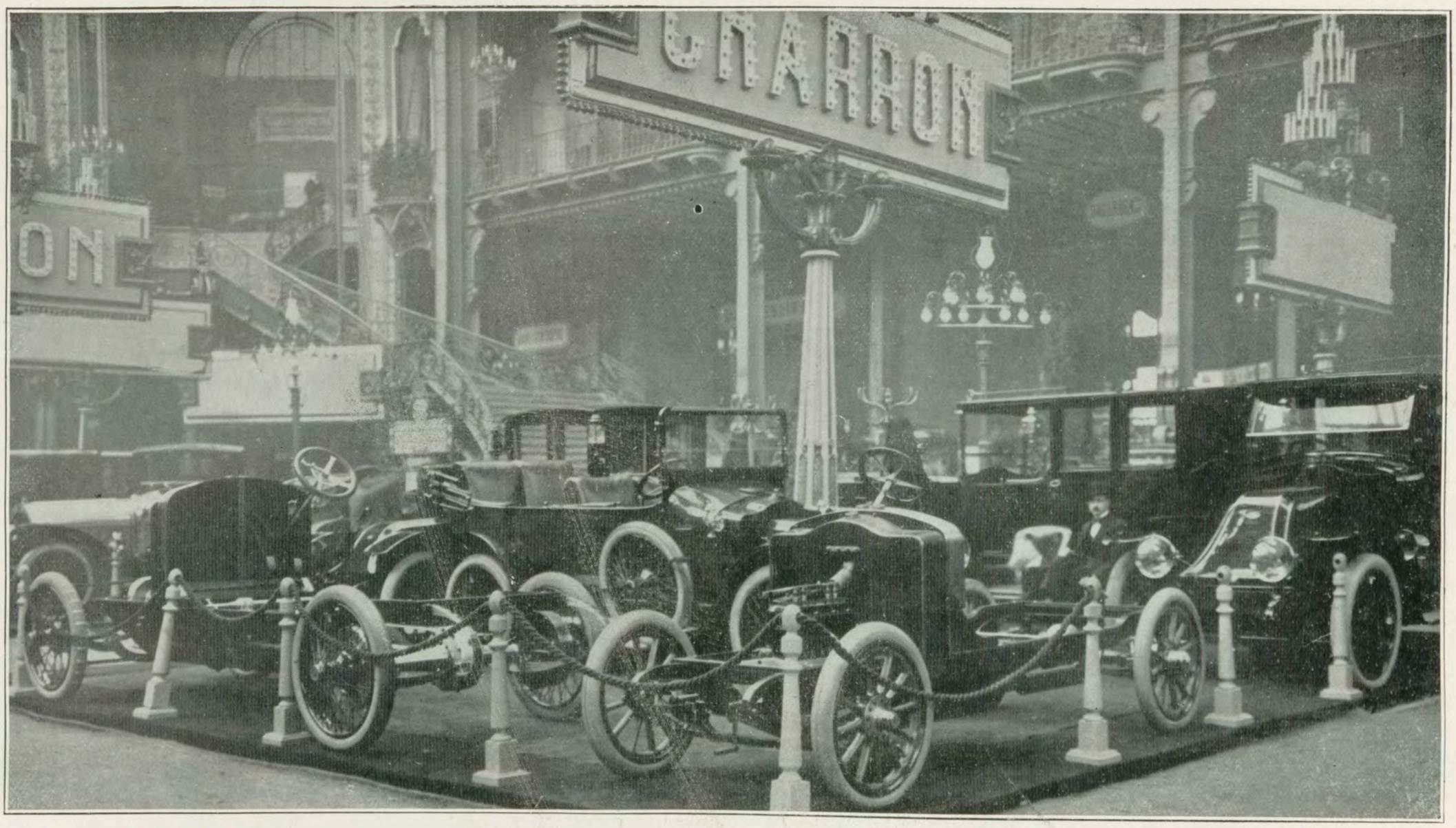
LE STAND HISPANO-SUIZA



QUELQUES MODÈLES DU STAND DE M. MAGNE.

Le stand Hispano-Suiza présente sur les châssis les mieux équilibrés qui se puissent concevoir, les carrosseries les plus finies et les plus élégantes. M. Magne, le très compétent et sympathique sportsman, qui dirige les magasins de vente Hispano-Suiza, rue Marbeuf, se tient à la disposition des personnes qui voudraient essayer les châssis de cette marque fameuse.

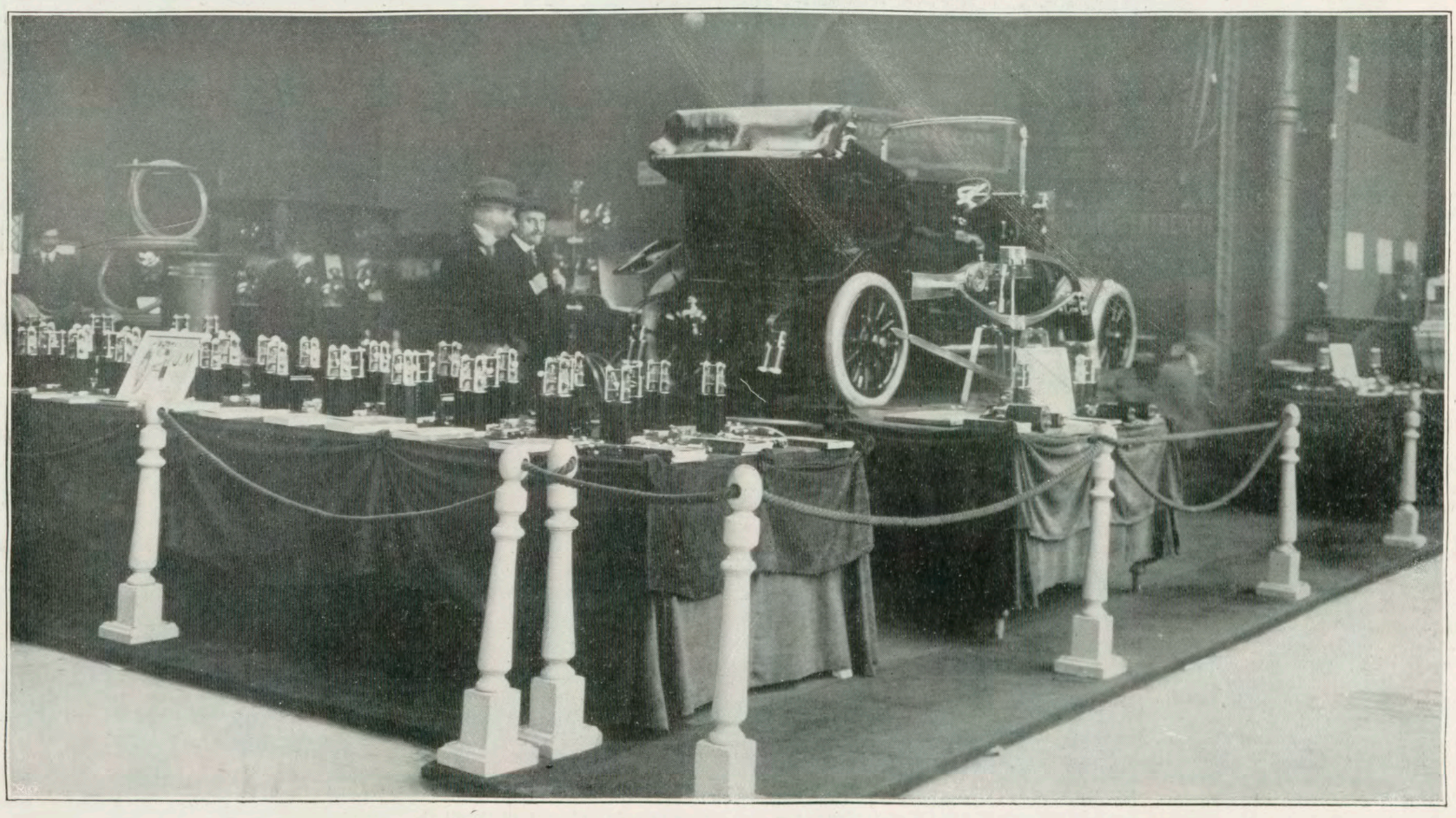
LE STAND CHARRON L^TD



UNE RÉVOLUTION DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.

La maison Charron L^td expose au Salon un nouveau modèle 10 chevaux, entièrement carrossé, qui est une pure merveille. « La solidité, l'économie et la beauté de lignes sont dans la simplicité, » telle est la devise de Charron L^td. La 10 chevaux carrossée en est une nouvelle preuve. C'est une réduction parfaite de la voiture légère, la plus avantageusement établie et la plus robuste. Elle constitue le véhicule d'agrément ou utilitaire par excellence.

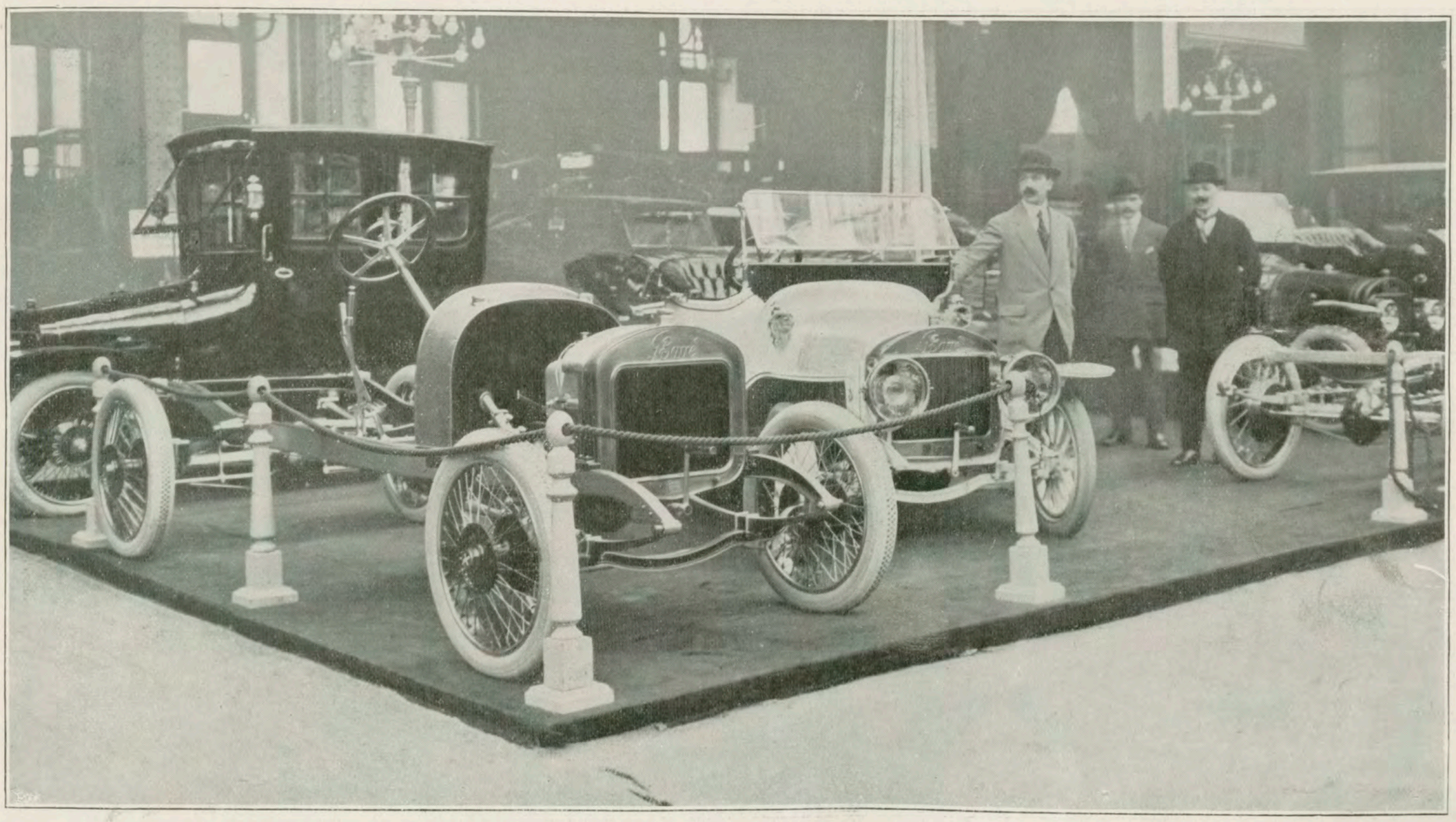
LE STAND JACQUET-MAUREL



LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS DE LA MAISON JACQUET-MAUREL

La Maison Jacquet-Maurel, en plus de ses "Amortisseurs" ou jumelles élastiques, qui ont fait le tour du monde et dont le succès a créé tant d'imitateurs, met sur le marché un nouvel appareil, nommé "Compensateur" qui empêche tout choc en retour, tout en conservant toute la douceur de la suspension acquise au moyen des amortisseurs J.-M.

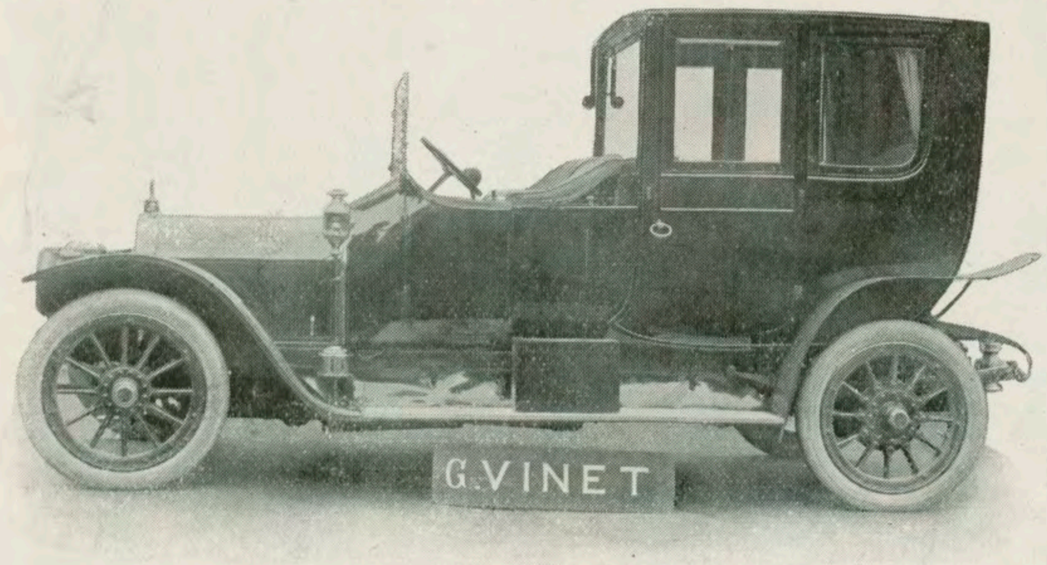
LE STAND BARRE



LES NOUVEAUTÉS DE LA MAISON BARRÉ

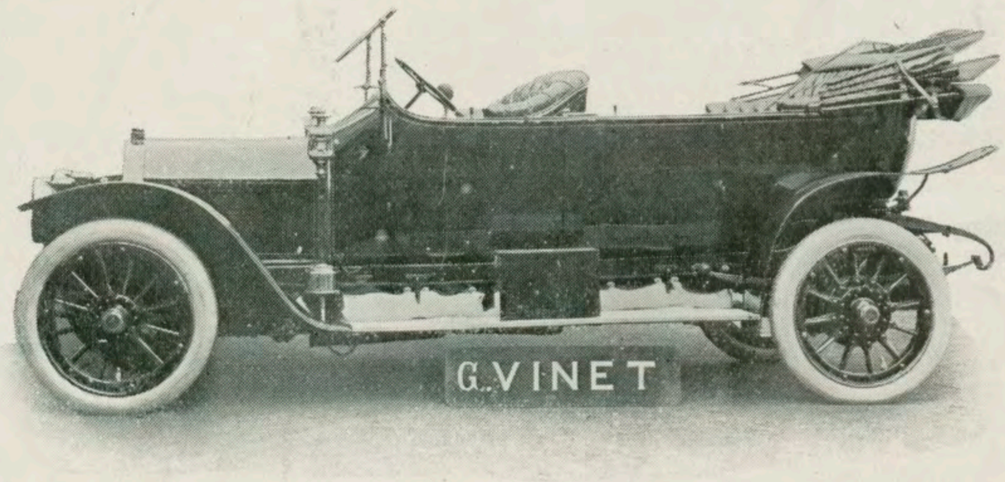
La célèbre maison Barré, de Niort, expose un châssis 75/120 et un autre 80/140 qui voisinent avec la voiture Barré qui se couvrit de gloire dans le Tour de France. Ces voitures sont munies de roues métalliques Barré interchangeables qui constituent une merveille de simplicité. Signalons également la carrosserie interchangeable, fabriquée également par Barré qui est son propre carrossier ; la même voiture pouvant se transformer en torpedo, camionnet ou coffre pour voyageur de commerce.

LA CARROSSERIE VINET



LE COUPE AMOVIBLE

La Carrosserie Vinet expose cette année plusieurs modèles amovibles qui attireront l'attention de tous les touristes soucieux de faire de la route confortablement.



LE TORPILLEUR AMOVIBLE

Pour rouler toute l'année, il faut avoir une carrosserie amovible Vinet. En cinq minutes on peut transformer son torpédo en limousine ou réciproquement.

Il n'y a pas cette année beaucoup de nouveautés en carrosseries. De tous côtés, on a cherché à faire des voitures qui se ferment et se découvrent, en tâchant qu'elles ne ressemblent pas à des landaulets; malheureusement, cette solution n'en est pas une. Pour que la voiture soit bien fermée, c'est un landaulet toujours lourd avec ses ferrures, et même, lorsque vous le transformez en voiture découverte, vous transportez toujours avec vous la totalité du poids qui use vos pneus et fatigue votre châssis.

Du reste, une telle carrosserie ne peut résister à un service sérieux que si elle est l'objet d'une fabrication parfaite et d'un entretien très minutieux.

La seule solution est la carrosserie amovible qui vous permet d'avoir deux carrosseries différentes : une vraie limousine et un vrai torpedo. Votre chauffeur remplace l'un par l'autre en cinq minutes, ainsi que vous pourrez vous en rendre compte au Salon, au stand Vinet.

Parmi les voitures exposées, on relève des carrosseries vendues à

MM. Sahores et Ojeda, 32, avenue de l'Opéra, concessionnaires de la marque pour la République Argentine ;

MM. Guido frères, concessionnaires pour l'Uruguay, Ponthieu Automobiles, à Paris.

Ce qui prouve bien que les carrosseries amovibles Vinet ont définitivement conquis droit de cité.

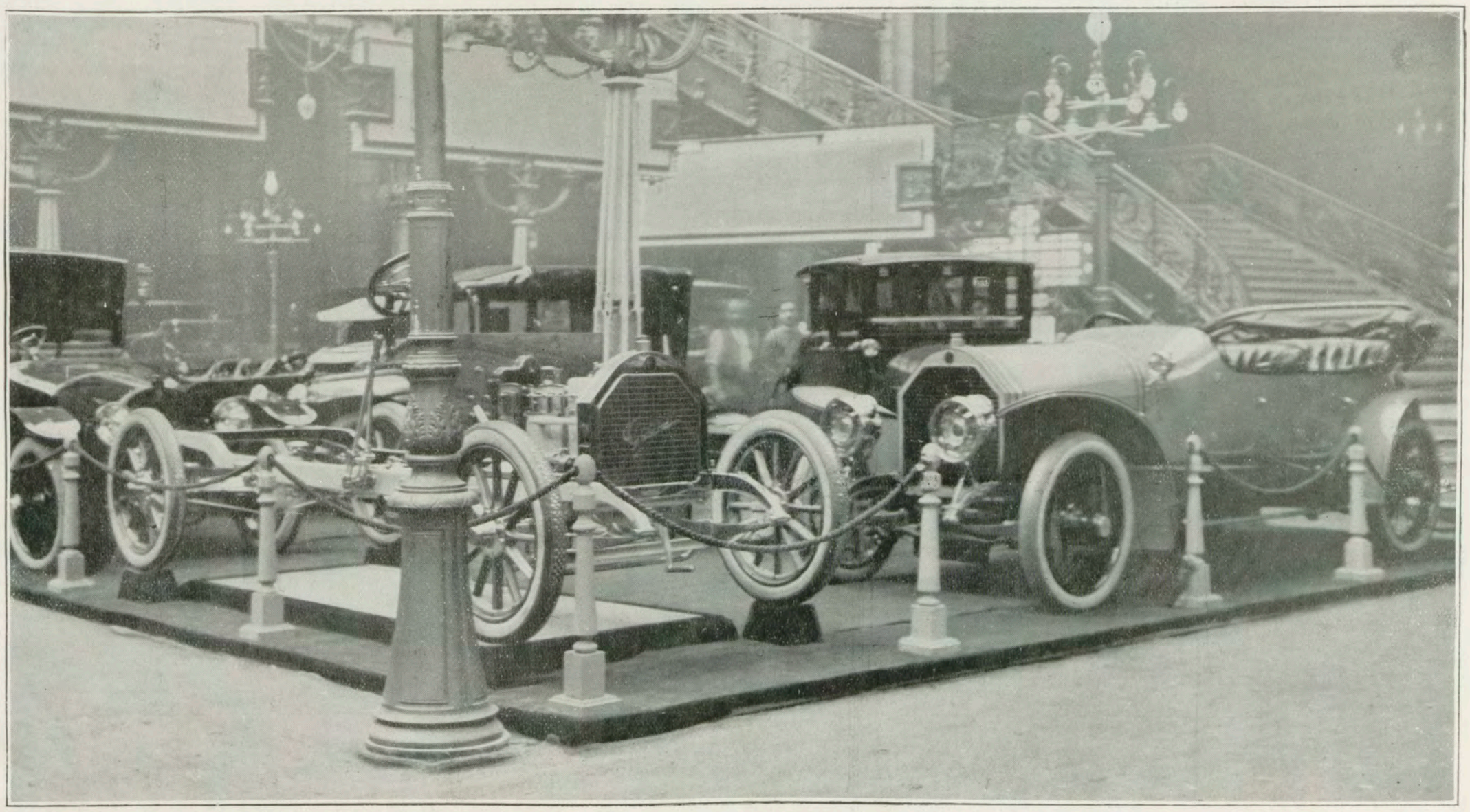
Le succès du stand ira à la minuscule conduite intérieure, 4 places, montée sur le châssis à la mode : l'Hispano-Suiza 15 HP de M. Bara, l'aimable concessionnaire de cette marque.

Le stand Vinet est malheureusement perdu aux confins du Grand Palais, tout au fond de la Galerie d'Antin. Pourquoi cet éloignement de toute la partie active du Salon ? M. Vinet nous l'explique par ce fait que la vogue croissante de sa marque et notamment des carrosseries amovibles, n'aurait pas été sans porter ombrage à certains, dont la campagne aurait provoqué l'ostracisme dont est frappée la carrosserie Vinet et son exil dans la Galerie d'Antin.

Nous ne pensons cependant pas que le but en puisse être atteint ; le Stand Vinet, comme jadis, ne désemplira pas, d'autant que M. Vinet a eu l'idée heureuse et piquante de remédier aux inconvénients de son isolement en semant les allées du Salon, de nombreux guides, porteurs du brassard : *Carrosserie Vinet*, et aucun de ceux qui se seront fait piloter jusqu'au stand ne regrettera certainement le voyage car, outre les carrosseries amovibles et la conduite intérieure dont nous parlons ci-dessus, ils pourront y voir l'inimitable — au sens strict du mot — torpilleur, bateau à trois places, que M. Vinet a monté sur tant de châssis Hispano-Suiza, que chacun le connaît et veut le revoir : Rien n'est plus facile, il n'y a qu'à suivre les guides.

F. M.

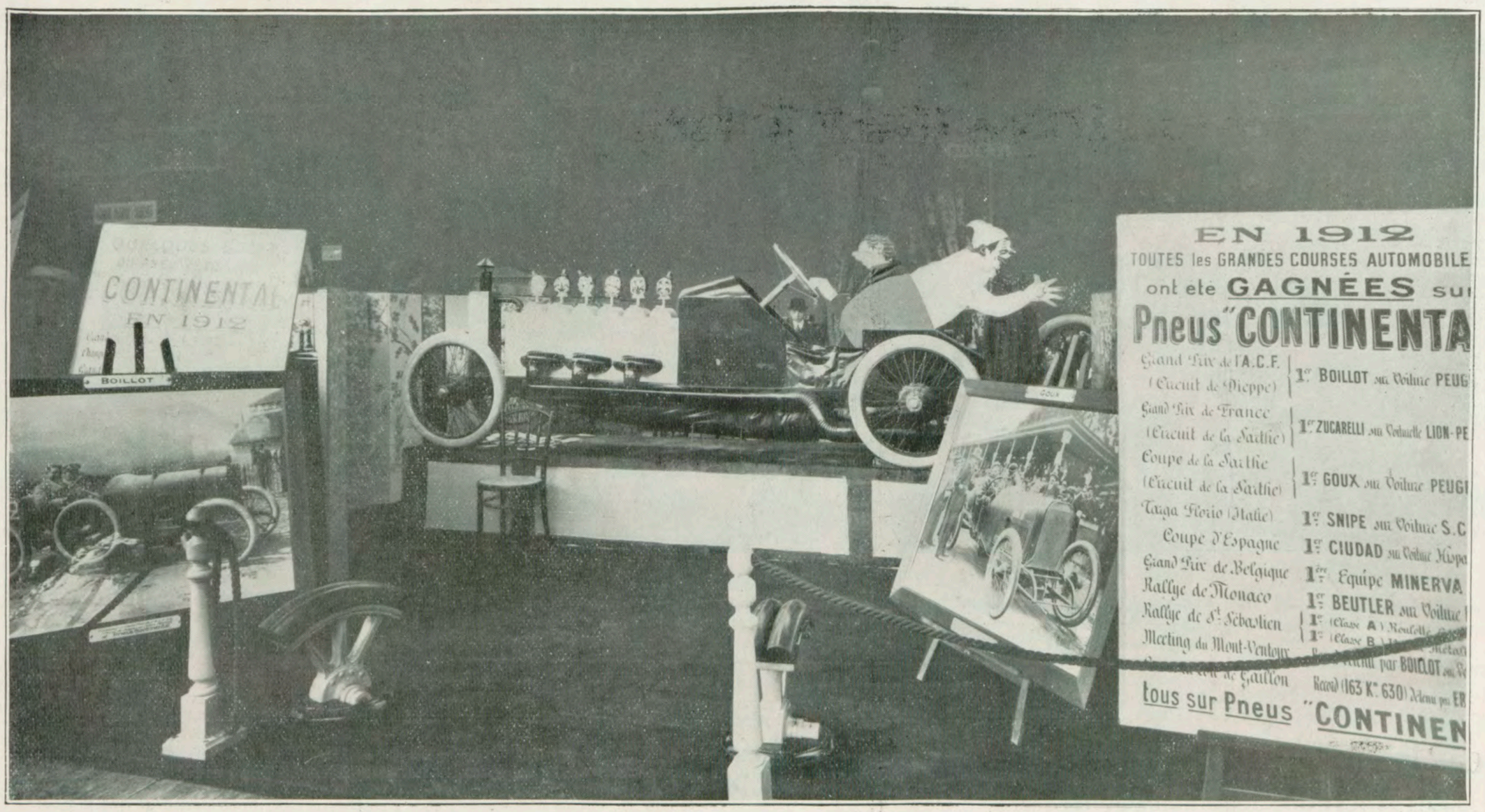
LE STAND GOBRON



DE LA VOITURE LÉGÈRE A LA VOITURE DE GRAND LUXE

La fameuse marque Gobron, l'une des plus anciennes et des plus célèbres, expose, en son stand, à côté de voitures de grand luxe, telle la 40 chevaux torpedo vendue au prince d'Essling, la 40 chevaux torpedo, landaulet de M. de Villeroy, la 20 chevaux double conduite intérieure, le coupé de ville 12 chevaux et la 12 chevaux torpedo se refermant complètement, une 12 chevaux merveilleuse, exécutée avec soin et qui est certainement la plus éminemment pratique.

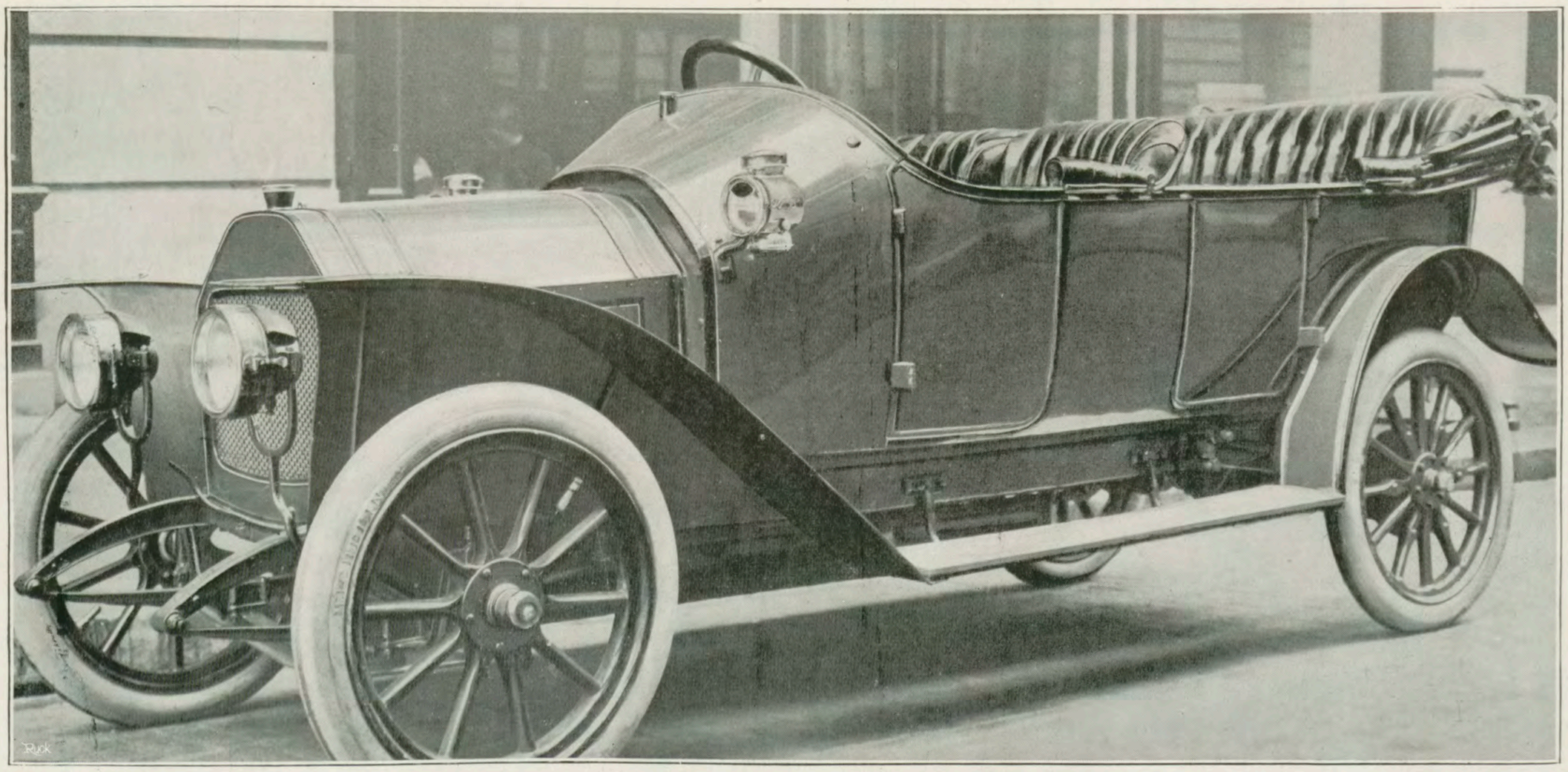
LE STAND CONTINENTAL



LE TRIOMPHE DE L'ANNÉE

Les pneumatiques Continental ont remporté cette année les succès les plus beaux, les plus complets et les plus convaincants. Ne sont-ce pas eux, entre autres, qui se trouvaient sur la voiture de Boillot, qui triompha à Dieppe, sur celle de Goux, 1re du Grand Prix de France, etc., etc. ?... Cette année, continuant sa série d'expositions spirituelles, la maison Continental présente, en son stand, une composition de Mich qui remporte le plus vif succès.

LA VOITURETTE UTILITAIRE



LA VOITURE LÉGÈRE 10 HP, 4 CYLINDRES " LE ZÈBRE "

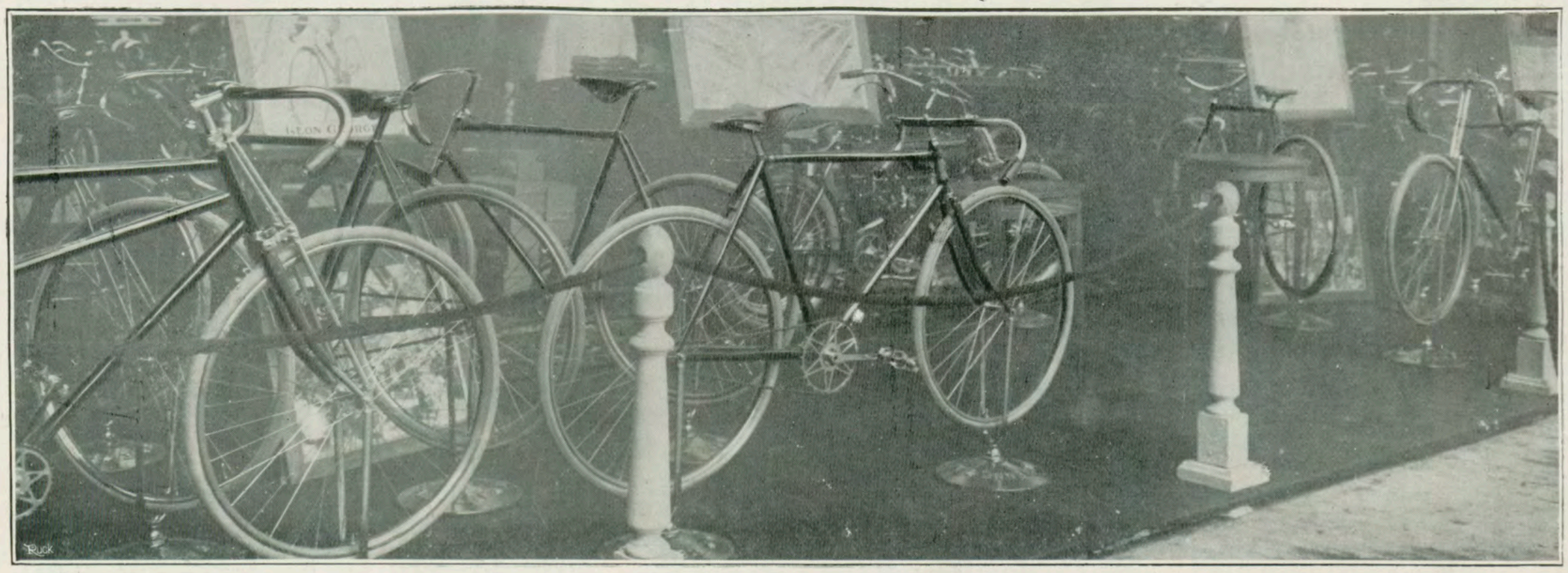
Ce modèle, qui attire tous les regards au Salon, prouve une fois de plus l'économie des voiturettes " Le Zèbre ", caractéristique de cette marque qui s'intitule justement " spécialiste de la voiturette utilitaire ".

Ce joli modèle réunit les qualités, en apparence contradictoires, de confortable, de rapidité, de légèreté et d'économie. Le moteur, un 4-cylindres monobloc 68×120, donnant 17 chx au frein, ne consomme que 9 litres d'essence et un demi-litre d'huile aux 100 kilomètres. Nos lecteurs connaissent certainement le premier modèle « Le Zèbre » monocylindrique qui a fait sensation avec sa consommation de 5 litres d'essence et un quart de litre d'huile aux 100 kilomètres pour une vitesse moyenne de 40 kilomètres à l'heure sous une charge de 200 kilos.

La Société « Le Zèbre » expose, cette année, au Salon de l'Automobile, un nouveau type de voiturette extrêmement séduisant, 6 chx, 4 cylindres avec carrosserie torpedo 2 places, dont la consommation est sensiblement égale à celle du type monocylindrique. Le rapide succès de cette marque s'explique aisément.

F. W.

LE STAND AUTOMOTO



LA MACHINE DES CHAMPIONS.

La célèbre maison de cycles et motocyclettes Automoto de Saint-Etienne expose dans son stand ses derniers modèles. On sait que la bicyclette Automoto est celle que montent tous les grands champions. Elle a permis à Léon Georget de remporter une fois de plus le Bol d'Or. Le fameux Petit-Breton s'est enrôlé dans les rangs des routiers d'Automoto qui comptent déjà François Faber, Engel, Ernest Paul, L. Georget, etc.

Les projets de la Vie au Grand Air

Les séries que nous allons publier.

Nous remercions nos lecteurs de l'accueil qu'ils ont réservé à notre numéro de Noël et des compliments qu'ils ont bien voulu nous adresser. Nous avons été très sensibles à leurs marques d'encouragement et nous pouvons leur affirmer que nous prenons nos dispositions pour continuer à les mériter.

Poursuivant nos séries d'études techniques dans les divers sports, nous allons commencer une suite d'articles sur le football rugby dûs aux plus célèbres joueurs d'Outre-Manche.

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, nous aurons le plaisir de donner, cet hiver, les souvenirs de deux des plus grands champions qu'ait produits notre pays :

De la piste à la scène, par PAUL BOURRILLON,
Dans le royaume des airs, par ALFRED LEBLANC.

Paul Bourillon fut, à l'époque héroïque du cyclisme, le plus prodigieux sprinter qui ait été admiré sur les pistes. Sa valeur eut un retentissement mondial.

Quant à Alfred Leblanc, il résume à lui tout seul l'histoire complète du plus lourd que l'air. Son nom passera à la postérité grâce à son inoubliable victoire dans le Circuit de l'Est. Il nous racontera sa vie et nos lecteurs apprécieront cette existence toute d'énergie et de volonté. Le récit de ses grands voyages en sphérique passionnera la foule, qui sera heureuse de pénétrer ainsi dans l'intimité de celui qui, sept fois, prit la seconde place dans la Coupe Gordon-Bennett, soit comme aviateur, soit comme aéronaute.

Enfin, nous réservons à nos lecteurs une publication sensationnelle, dont nous parlerons bientôt et qui, nous l'espérons, constituera pour eux la plus agréable des surprises.